

UNE EXPÉRIENCE FERROVIAIRE EN AFRIQUE DU NORD

“ LA COMPAGNIE FERMÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS ”

ANCIENNEMENT

COMPAGNIE BONE-GUELMA ET PROLONGEMENTS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

Le Samedi 6 Juin 1936, à 14 heures

PAR

Georges LARTIGUE

MEMBRES DU JURY :

Président : M. le Professeur BARTHELEMY, Membre de l'Institut

Suffragants : { MM. ROLLAND
MESTRE } Professeurs.

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU

ROUSSEAU et C^{ie}

ÉDITEURS

14. rue Soufflot et rue Toullier, 13

1936

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

UNE EXPÉRIENCE FERROVIAIRE EN AFRIQUE DU NORD

“ LA COMPAGNIE FERMIÈRE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS ”

ANCIENNEMENT

COMPAGNIE BONE-GUELMA ET PROLONGEMENTS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

Le Samedi 6 Juin 1936, à 14 heures

PAR

Georges LARTIGUE

MEMBRES DU JURY :

Président : M. le Professeur BARTHELEMY, Membre de l'Institut

Suffragants : { MM. ROLLAND
MESTRE } Professeurs.

PARIS
LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU
ROUSSEAU et Cie

ÉDITEURS

14, rue Soufflot et rue Toullier, 13

1936

* 38550.

La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les
thèses; ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs.



AVANT-PROPOS

La genèse et le développement des chemins de fer en Afrique du Nord, dans cet immense domaine d'un seul tenant que forment les trois provinces de la France d'Outre-Mer — Maroc, Algérie, Tunisie — voilà un sujet d'étude digne de tenter bien des spécialistes des questions ferroviaires, mais qui déborde le cadre d'une simple thèse de doctorat.

Celle-ci se propose, plus modestement, de retracer divers aspects de l'évolution, suivie par l'une des parties intégrantes du vaste système de voies ferrées qui couvre l'Afrique du Nord française ; nous voulons parler du réseau, situé à l'extrémité orientale, qui fut exploité dans la province de Constantine et qui l'est encore en Tunisie par la Compagnie des Chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements, aujourd'hui dénommée : Compagnie fermière des Chemins de fer tunisiens.

Après un historique de ce réseau, que nous ferons précéder de brèves considérations sur la naissance des chemins de fer en Algérie, nous étudierons plus spécialement, dans une deuxième partie, le régime administratif et financier des lignes concédées à la Compagnie. Nous aurions pu faire une analyse des différentes conventions, qui prévoyaient la manière dont serait constituée et exploitée chacune de ces voies ferrées, nous avons rejeté

cette façon de procéder qui nous eût conduit à une énumération longue et fastidieuse. Il nous a paru préférable d'indiquer les grandes idées générales, qui ont présidé à l'élaboration de ces conventions et, tout en respectant autant que possible l'ordre chronologique, de grouper, de rapprocher les conventions qui s'inspiraient des mêmes principes. A cet égard, les lignes algériennes et tunisiennes de la Compagnie présentaient des différences fondamentales, nous pensons être arrivés à les bien établir.

Nous avons cru bon d'indiquer, en outre, les caractéristiques du réseau de la Compagnie. C'est ainsi que nous nous sommes longuement attardés à la critique du système du forfait, et nous avons particulièrement insisté sur les graves conséquences auxquelles son application a donné lieu.

Nous terminerons enfin en indiquant brièvement quel a été le rôle joué par le rail en Tunisie et, plus spécialement, le rôle joué par la Compagnie dans l'essor économique extrêmement rapide de ce pays, où elle a précédé la domination politique française.

A une époque, où l'on dénigre volontiers l'importance du chemin de fer, où toutes les faveurs vont à l'automobile, considérée à tort comme le moyen de transport répondant à toutes les exigences, l'on appréciera ce qu'a effectué outre-mer la Compagnie Bône-Guelma et l'on constatera le merveilleux instrument de colonisation qu'est le chemin de fer.

Nous n'avons pas eu la prétention de faire œuvre originale ; notre seul rôle s'est borné à compléter, à mettre à jour des études déjà anciennes sur la Compagnie. Des jugements sévères et injustifiés ont été émis, des erreurs

d'appréciation ont été commises, nous avons essayé d'y apporter les corrections nécessaires. D'autre part, nous nous sommes inspirés de nombreux ouvrages : notamment les rapports annuels de la Direction générale des Travaux Publics de la Régence et les rapports des Assemblées générales de la Société ; enfin le livre de M. de Lanessan sur la Tunisie nous a été précieux dans la rédaction de notre travail.

Un devoir agréable nous oblige à remercier du fond du cœur la Compagnie fermière des Chemins de fer Tunisiens qui a mis, très aimablement, à notre disposition ses archives. Nous nous permettons de remercier, plus spécialement, son administrateur-délégué, M. Collin et son secrétaire général, M. Masure, qui ont bien voulu faciliter considérablement notre tâche.

Qu'ils veuillent bien trouver ici l'expression de notre gratitude.

PREMIÈRE PARTIE

Historique de la Compagnie Son origine, son développement et son état actuel

CHAPITRE PREMIER

LA NAISSANCE DES CHEMINS DE FER EN ALGÉRIE

On ne peut vraiment expliquer l'origine de la Compagnie Bône-Guelma et comprendre son développement ultérieur, sans auparavant exposer, dans ses grandes lignes, comment s'est posée en Algérie la question des chemins de fer, sinon au lendemain même de la prise d'Alger, du moins avant qu'Abd el-Kader se fût soumis.

Il s'agissait alors, pour la France d'affermir sa domination et d'étendre sa conquête. L'immensité du territoire et la difficulté de transporter rapidement le corps expéditionnaire dans les centres d'insurrection montrèrent tout de suite la nécessité d'établir à travers ces contrées un réseau de voies ferrées qui, tout en contribuant à la pacification de l'Algérie, permettrait de mettre en valeur les importantes ressources de ce pays.

C'est à M. de Redon (1) que revient l'honneur d'avoir tenté le premier de faire entrer dans le domaine des réalités les avantages que retirerait l'Algérie d'un tel réseau. En 1844, il remettait à l'Administration un projet très étudié de construction d'une ligne reliant Alger à Blidah. Mais, en raison des difficultés certaines que pareille entreprise pouvait présenter, il demandait que lui soit accordée une garantie d'intérêt de 5 % sur une somme de 17 millions, représentant les dépenses d'établissement de cette ligne. Soit que l'entreprise fût jugée trop audacieuse pour l'époque, soit que, le Gouvernement, pressenti, n'eût pas voulu s'aventurer, l'accord ne put être réalisé et le projet fut abandonné.

Malgré cet échec, il fut presque aussitôt repris par M. de Kervéguen, qui le modifia légèrement et réduisit le devis au chiffre de 12 millions. Le nouveau projet n'en reçut pas moins, de la part de l'Administration, le même accueil que le précédent.

Il fallut attendre 1854 pour que la question de l'établissement de lignes ferrées en Algérie revînt à l'ordre du jour. MM. Warnier, Ranc, Mac Carthy et Serpolet demandèrent, à cette époque, la concession d'un réseau complet qui devait unir Alger à Oran, Amoura à Constantine et Philippeville à Bône. Leur projet prévoyait une garantie d'intérêt de 5 %, accordée par le Gouvernement français, sur leurs dépenses d'établissement ; enfin ils sollicitaient la concession des terrains qui leur seraient nécessaires pour la construction des lignes. Malgré l'approbation de ce plan par le Général de Chabaud La Tour, commandant supérieur du Génie en Algérie, aucune suite n'y fut donnée.

(1) TUILIER : *Régime des Chemins de fer Algériens*.

La même année, le baron James de Rothschild faisait une demande de concession du réseau algérien complet, en se réclamant de la loi du 11 juin 1842, qui prévoyait le financement par l'Etat et les collectivités publiques de tous les travaux de premier établissement à l'exception de la pose des voies, laissée à la charge du concessionnaire. Un tel régime financier avait eu de trop fâcheux inconvénients en France pour que l'Etat continuât à persister dans les errements anciens. C'est pourquoi l'Empereur se montra défavorable à cette demande.

Toutefois reconnaissant l'intérêt stratégique qui résulterait de l'existence de voies ferrées en Algérie, il était partisan de l'établissement d'une artère parallèle à la mer, mais à une certaine distance, et d'une ou de plusieurs lignes secondaires destinées à relier à la principale certaines villes de la côte.

L'intention de Napoléon III était de faire exécuter les travaux par l'Armée et d'exploiter le réseau par l'Etat.

Le Gouverneur Général de l'Algérie, le Maréchal Randon se séparait de lui sur ce point. Il préférait laisser aux entreprises privées la réalisation de ces travaux et penchait nettement pour le système des concessions.

C'est d'après ses indications que le 8 avril 1857, le Maréchal Vaillant, ministre de la Guerre, présenta à l'Empereur un rapport précis et extrêmement important qui envisageait la création d'un réseau algérien. Ce rapport fut adopté par l'Empereur et, le jour, même, le 8 avril 1857, était promulgué le décret qui allait, par la suite, devenir la charte des chemins de fer en Algérie.

Le plan, très simple, indiqué dans ce décret, consistait à créer ce qui fut baptisé par la suite « le Grand Central Algérien », à savoir, une grande ligne reliant Alger à

Oran et Alger à Constantine. A cette ligne, devaient se rattacher des voies ferrées allant de Constantine à Philippeville, de Bougie à Sétif, de Bône à Constantine par Guelma, de Tenès à Orléansville, d'Arzew à Relizane et d'Oran à Tlemcen. Enfin on prévoyait des lignes de pénétration dont les tracés étaient Oran-Colomb-Béchar, Alger-Djelfa, Philippeville-Touggourt.

Ce plan, répondait parfaitement aux nécessités stratégiques et aux besoins de l'Armée en Algérie. Les voies ferrées projetées enserraient et séparaient les centres d'insurrection de la Kabylie et de l'Aurès et permettaient pour l'avenir une grande liberté d'action vers les Hauts Plateaux et les plaines du Sahara. Comme le fait très justement remarquer M. Jacques Lacour-Gayet (1) :

« Appelé dans la pensée de ses fondateurs qui étaient des
« soldats, à relier principalement des garnisons et à
« transporter des troupes, si ce réseau s'est trouvé, en
« plus, rapprocher des centres de commerce et ouvrir
« des débouchés aux produits de l'intérieur, ce fut sou-
« vent par surcroît, on pourrait presque dire quelquefois
« par surprise. »

Sur les ordres de l'Empereur, l'Armée commença la construction de la ligne Alger-Blidah. Le Gouvernement accordait une allocation de 1.500.000 francs, et le département d'Alger devait verser 600.000 francs. Cependant une Commission nommée en 1859 se montra hostile à l'exploitation directe par l'Armée et les travaux furent interrompus.

Le Parlement, saisi de la question, vota le 20 juin 1860, une loi qui déterminait les conditions financières

(1) Jacques LACOUR-CAYET : *Etudes sur la Compagnie Bône-Guelma*.

de la concession des lignes d'Alger à Blidah, d'Oran à St-Denis-du-Sig et de la mer à Constantine, et qui autorisait une subvention de 6 millions. En outre l'Etat garantissait pendant 75 ans un intérêt de 5 %, amortissement compris, sur un capital d'établissement ne pouvant excéder 58 millions de francs.

Ces chemins de fer furent concédés par décret du 11 juillet 1860 à un consortium d'industriels et de banquiers : MM. Rostand, Gautier, Lacroix, Gladstone, H. E. Hope et le comte Branicki (1). Le Ministre se réservait en outre la faculté de donner à ce groupe la concession de toutes les lignes énumérées dans le décret du 8 avril 1857.

La Compagnie des Chemins de fer Algériens, fondée par les concessionnaires, ne remplit pas ses engagements : en 3 ans, en effet, elle n'avait réussi à construire que 49 kilomètres. Aussi, se vit-elle obligée, en 1863, de rétrocéder sa concession à la Compagnie du P.-L.-M.

Par convention du 1^{er} mai 1863 et décret du 11 juin de la même année, l'appui financier de l'Etat était donné au P.-L.-M. sous la double forme d'une subvention et d'une garantie d'intérêt. Il s'engageait à payer une somme de 80 millions, représentant la moitié des dépenses de premier établissement et à garantir un intérêt de 5 %, amortissement compris, au capital employé au financement de l'autre moitié de ces dépenses. L'article 9 de cette convention abrogeait celle du 7 juillet 1860 qui autorisait le Ministre à donner à M. Rostand et C^{ie} la concession de toutes les lignes désignées au décret du 8 avril 1857.

(1) TUILIER : *Régime des Chemins de fer Algériens*. Paris, 1900.

Peu de temps après, deux lignes étaient en construction : celles de Philippeville à Constantine et d'Alger à Oran. Elles furent respectivement ouvertes à l'exploitation le 23 août 1870 et le 1^{er} mai 1871. Désormais, l'Algérie allait se constituer très rapidement un important réseau ferré.

CHAPITRE II

LA LIGNE DE BONE A GUELMA

La ligne de Bône à Constantine par Guelma, qui, d'après le plan de 1857, était l'une des voies de rattachement au « Grand Central Algérien », se trouvait à cette époque seulement à l'état de projet, puisque les différents concessionnaires des lignes algériennes, nous l'avons vu plus haut, n'avaient pu tirer parti de leur droit de préférence sur cette ligne. C'est alors que la Société de Construction des Batignolles, entreprise industrielle, dont l'objet était l'exécution de Travaux publics, notamment l'équipement des voies ferrées, pressentant l'avenir du chemin de fer en Afrique du Nord, demanda la concession de la ligne Bône à Guelma.

Par convention du 13 septembre 1872, le Département de Constantine concédait, pour 99 ans, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local de Bône à Guelma à la Société de Construction des Batignolles. Le préfet de Constantine, en outre, s'engageait, au nom du département, à garantir au concessionnaire un intérêt de 6 % sur le capital des dépenses de premier établissement. Ce capital, primitivement fixé à 10 millions, était successivement porté à 11 millions par la convention additionnelle du 4 mars 1874 et à 12 millions par

celle du 10 mars 1875. Le principal but de la Société des Batignolles, en demandant cette concession, était de se réserver la construction et l'équipement de la ligne. L'exploitation d'un chemin de fer sortait en effet du cadre normal de son activité.

Aussi, s'était-elle fait autoriser par le Département à se substituer une Société anonyme, à laquelle incomberait cette mission.

C'est ainsi qu'elle fut amenée à créer la « Compagnie du Chemin de fer de Bône à Guelma », qui fut définitivement constituée le 2 avril 1875 avec l'objet suivant, défini à l'article 1^{er} de ses statuts : « la construction et « l'exploitation du chemin de fer de Bône à Guelma et « de toutes autres lignes dont elle aurait ultérieurement « la concession ou la jouissance. » Le capital était fixé au chiffre de 12 millions de francs et divisé en 24.000 actions de 500 francs l'une, dont 23.000 souscrites par la Société mère. Elle s'assurait, ainsi, la haute main sur sa filiale, qui ne pouvait manquer de la choisir comme entrepreneur pour la construction et l'équipement de la ligne.

Son premier soin fut, en effet, de conclure avec la Société des Batignolles un traité par lequel cette Société moyennant un forfait de 11.200.000 francs, s'engageait à construire la ligne et à la doter de tout le matériel prévu dans le cahier des charges.

Le solde disponible de 800.000 francs était affecté aux frais d'administration de la Compagnie concessionnaire et aux intérêts intercalaires dus à ses actionnaires. Il était convenu d'ailleurs, dans le traité de construction, que si la somme était insuffisante pour couvrir ces dépenses, la Société des Batignolles prendrait le surplus à sa charge.

Par une juste réciprocité, dans l'éventualité contraire, c'est elle qui bénéficiait du reliquat.

Pour la compagnie Bône-Guelma, nouvellement créée, ce traité était comme on l'a dit, un véritable « contrat d'assurance » contre les aléas de la construction. Pousant plus loin encore son désir de limiter les risques d'une entreprise à ses débuts, elle chercha en outre à se prémunir contre celui que pouvait présenter l'exploitation.

A première vue, ce risque paraît inexistant, puisque la concession comportait une garantie d'intérêt, mais comme nous l'exposons dans la II^e Partie, les contractants en 1876 décidèrent d'un commun accord de calculer le chiffre de cette garantie, non plus, ainsi qu'il avait été stipulé en 1872, d'après les recettes et les dépenses réelles, mais en remplaçant le second terme de la formule (les dépenses) par un forfait. A l'expérience, ce forfait pouvait présenter des surprises ; c'est pourquoi la Compagnie Bône-Guelma jugea prudent d'y parer en passant aussitôt, en 1876, un traité avec une Société spéciale d'exploitation pour une durée de douze ans.

En raison des doubles frais généraux qu'entraînait cette combinaison et sous l'influence des critiques soulevées par cette prudence, le traité fut résilié par anticipation et la Compagnie Bône-Guelma assumait elle-même depuis 1884 l'exploitation de la ligne dont elle portait le nom.

D'abord chemin de fer d'intérêt local, cette ligne fut déclarée d'utilité publique le 7 mai 1874, moyennant l'obligation d'être mise en service dans un délai minimum de 3 ans, c'est-à-dire avant le 7 mai 1877. Le constructeur fut de quelques jours en avance : Le 23 avril

1877, le dernier tronçon de la ligne était ouvert à l'exploitation.

Moins d'un mois plus tôt, elle avait été déclarée d'intérêt général, par la loi du 26 mars 1877 et le Gouvernement français, grâce à l'autorisation de principe que lui avait conféré le décret du 7 mai 1874, put, par le décret du 12 juin 1879, se substituer, avec effet rétroactif au 26 mars 1877, au Département de Constantine pour la faculté de rachat et la garantie d'intérêt.

CHAPITRE III

LE RESEAU DE LA MEDJERDAH ET LES PREMIERS PROLONGEMENTS ALGÉRIENS

Cette petite ligne de la Medjerdah d'une longueur de 89 kilomètres, n'était que l'embryon d'un réseau qui, en moins de quatre décades, allait atteindre un développement plus de vingt fois supérieur. A la fin de 1914, les lignes exploitées par la Compagnie mesuraient dans l'ensemble 1.957 kilomètres, dont plus des trois quarts (1.510 km.), débordant le département de Constantine, couvraient la majeure partie de la Tunisie.

En effet, la Compagnie Bône-Guelma, avant même d'avoir commencé à exploiter (fut-ce par personne interposée) sa première ligne algérienne allait, toujours sous les auspices de la Société de Construction des Batignolles, prendre pied dans le Beylicat.

C'est en 1877 qu'échut à la Compagnie la concession d'un chemin de fer allant de Tunis à la Dachla-Djandouba par la vallée de la Medjerdah que le Bey, souverain encore autonome, avait accordée un an plus tôt à la Société des Batignolles et que celle-ci transféra d'abord à la Compagnie du Chemin de fer de la Medjerdah, créée pour la circonstance.

Création devenue inutile quelques mois plus tard, car au début de la même année 1877, la Société des Bati-gnolles obtenait et rétrocédait presque immédiatement à la Compagnie Bône-Guelma la concession non seulement du prolongement de sa ligne vers Constantine avec raccordement au « Grand Central Algérien », mais d'un embranchement poussant sa pointe de Duvivier vers la frontière tunisienne.

Ces extensions, qui asseyaient la Compagnie Bône-Guelma sur une base plus large, la désignaient pour hériter de la concession beylicale, car, à une époque où la compétition était ouverte entre plusieurs puissances européennes pour emporter la suzeraineté sur la Tunisie, il y avait un intérêt politique à ce que la concession de la ligne de la Medjerdah fût entre les mains d'une Compagnie présentant une certaine surface.

Avant de parler, avec un peu plus de précision, du réseau de la Medjerdah, nous donnerons quelques indications à propos des premiers prolongements algériens dont l'historique comporte moins de développements :

La Convention du 11 janvier 1877, passée entre le Gouverneur général de l'Algérie et la Société des Bati-gnolles, concédait à celle-ci la construction et l'exploitation pour 99 ans de deux prolongements de voies ferrées d'une longueur totale de 200 kilomètres environ : la ligne de Guelma au Kroubs et celle de Duvivier à Souk-Ahras et à Sidi el Hemessi. Le Gouvernement général de l'Algérie garantissait au nom de l'Etat un minimum de revenu annuel de 6 % sur le capital de premier établissement, fixé respectivement à 21.155. 544 francs et 23.140.570 francs pour les deux premières lignes. La

Société des Batignolles devait constituer, dans le délai d'un an, une Société anonyme qui serait substituée à ses droits et obligations et il était spécifié que, dans le cas où la Compagnie Bône-Guelma serait agréée, elle devrait augmenter son capital social. La bonne entente existant entre les deux Sociétés facilita grandement entre elles les négociations qui aboutirent à la conclusion du traité du 15 février 1877, par lequel la Compagnie Bône-Guelma était substituée à la Société des Batignolles. Des stipulations identiques au traité de construction de la ligne de Bône à Guelma confiaient l'établissement et l'équipement de ces voies ferrées à la Société des Batignolles.

La loi du 26 mars 1877, tout en déclarant d'utilité publique ces nouvelles lignes, approuvait la Convention du 11 janvier 1877, ainsi que le traité du 15 février 1877 et portait le capital action de la Compagnie Bône-Guelma à 30.000.000 de francs. En conséquence, par une décision de son Assemblée générale du 23 mai 1877, la Compagnie augmentait son capital de 18.000.000 de francs et s'intitulait désormais : Compagnie Bône-Guelma et prolongements.

La ligne Guelma-Le Kroubs, qui devait être construite en 1881, d'après les conventions, était inaugurée le 30 mars 1879, celle de Duvivier-Souk-Ahras, dont la date d'achèvement des travaux avait été fixée à l'année 1883, était ouverte à l'exploitation le 30 mars 1879.

La Convention du 11 janvier 1877 avait décidé, en ce qui concerne la ligne de Souk-Ahras à Sidi el Hemessi, qu'on fixerait ultérieurement les conditions qui en permettraient sa réalisation. C'est, qu'en effet, le tracé, qui avait été choisi, se révélait extrêmement coûteux

en raison des difficultés rencontrées. De nouveaux projets furent élaborés et permirent quelques années plus tard qu'une décision soit prise à son égard. Par Convention du 9 janvier 1882, le Ministre des Travaux Publics accordait à la Compagnie le droit d'entreprendre la construction du chemin de fer. Toutes les dispositions de la loi du 26 mars 1877 étaient reproduites ici. Des modifications cependant assez notables y étaient apportées ; la plus importante consistait en ce que l'Etat français n'attribuait qu'une garantie de 5 % de revenu net annuel sur le capital d'établissement qui était fixé à 25 millions. Il était prévu que cette somme pourrait être fournie par des obligations émises par la Compagnie.

La loi du 20 avril 1882 la déclarait d'utilité publique à titre d'intérêt général et approuvait la convention du 9 janvier 1882. Cette Convention en avait fixé l'ouverture pour l'année 1884 ; la construction ayant été poursuivie très rapidement, la ligne Souk-Ahras-Sidi-el-Hemessi put être ouverte à l'exploitation le 29 septembre 1884.

Entre-temps, en 1876, nous avons indiqué plus haut à la suite de quelles circonstances, la Société des Bagnolles avait obtenu la concession de la ligne de la Medjerdah en Tunisie. L'importance politique de cette ligne, attribuée à une Société française, était considérable en raison des facilités qu'elle allait procurer à la France pour étendre son influence et préparer l'établissement du Protectorat (1).

Par la Convention du 6 mai 1876, cette ligne était concédée pour une durée de 50 ans, renouvelable par

(1) Voy. III^e Partie.

tacite reconduction. Aucune garantie n'était accordée par le Gouvernement Tunisien qui s'engageait seulement à fournir les terrains nécessaires à l'établissement de la voie ferrée.

Il lui était en outre reconnu pour une durée de cinq années le droit exclusif d'étendre et de construire avec l'autorisation du Gouvernement les embranchements qui lui paraîtraient utiles jusqu'à une distance maxima de 50 kilomètres de la ligne principale. Le Gouvernement se réservait le droit de racheter la ligne à dire d'expert à l'expiration de la concession ; à défaut de rachat le chemin de fer et ses appartenances restaient la propriété absolue du concessionnaire qui était tenu de continuer l'exploitation. Comme précédemment et pour des raisons identiques à celles qui poussaient la Société des Batignolles à bénéficier des concessions des lignes de chemins de fer dans le seul but de n'en conserver que la construction, celle-ci se substitua presque immédiatement une Société nouvelle, fondée à cet effet (la Société des Chemins de fer de la Medjerdah au capital de 4 millions) à qui elle rétrocéda la concession, tout en se réservant, moyennant un marché fixé à forfait, la construction de la voie.

On sait les raisons qui ont conduit la Société des Batignolles à transférer la concession de la ligne de la Medjerdah à la Compagnie Bône-Guelma ; un traité fut signé, à cet effet, entre la Société des Chemins de fer de la Medjerdah et la Compagnie le 23 février 1877. Celle-ci s'engageait à payer à la Société de la Medjerdah, pendant toute la durée de la concession, une somme annuelle de 70.000 francs, la Société de la Medjerdah, par contre, remettait à la Compagnie Bône-Guelma la somme de

900.000 francs représentant le montant du premier quart de son capital.

Cependant, il était spécifié que le traité ne serait valable que si la Compagnie Bône-Guelma, qui venait d'être déclarée, par la Convention du 11 janvier 1877, concessionnaire en Algérie des lignes de Duvivier à Souk-Ahras, de Guelma au Kroubs et de Souk-Ahras à Sidi-el-Hemessi, recevait, avant le 1^{er} mai 1877, l'approbation législative, prévue par cette Convention.

La condition ayant été réalisée par la loi du 26 mars 1877, le traité reçut par cela même sa pleine efficacité. La Compagnie Bône-Guelma s'empressa donc, comme par le passé, de confier la construction de cette nouvelle ligne à la Société des Batignolles, en faisant sien le traité conclu le 23 février 1877 entre la Société de la Medjerdah et la Société des Batignolles.

Le 14 août 1877, par décret beylical, le Gouvernement tunisien approuvait cette substitution. Toutefois, une difficulté sérieuse pour la Compagnie, devait être résolue : Nous avons vu, en effet, que le Gouvernement tunisien en concédant, par convention du 6 mai 1876, la ligne de la Medjerdah, s'était engagé à fournir les terrains nécessaires à l'établissement de la ligne, mais il n'avait accordé aucune garantie ou subvention.

La construction des lignes précédentes ayant utilisé en grande partie les ressources de la Compagnie, actions ou obligations, il lui était impossible de prévoir l'installation et l'exploitation d'une nouvelle ligne sans aucune garantie. Les intérêts français en jeu étaient si évidents que des pourparlers s'engagèrent alors entre la Compagnie et le Gouverneur général de l'Algérie. Ces pourparlers aboutirent, le 8 mars 1877, à la conclusion d'une

Convention aux termes de laquelle le Gouverneur général de l'Algérie s'engageait au nom de l'Etat à étendre à la ligne de la Medjerdah, la garantie d'intérêt accordée aux prolongements algériens. Cette garantie portait sur un maximum de 220 kilomètres et le revenu garanti était de 10.122 francs par kilomètre exploité, représentant 6 % du capital de premier établissement. Enfin, la durée de la concession était portée de 50 à 99 ans.

Le 26 mars 1877, le Parlement français approuvait la convention passée entre le Gouvernement algérien et la Compagnie Bône-Guelma.

En échange des garanties qui précèdent, la C^{ie} Bône-Guelma et la Société de la Medjerdah, par deux déclarations au Ministre des Travaux Publics, les 7 et 15 mars 1877, avaient reconnu au Gouvernement français la propriété du Chemin de fer de la Medjerdah à l'expiration des traités des deux Compagnies (7 mai 1876) si le Gouvernement tunisien n'avait pas usé de son droit de rachat après les cinquante premières années de la concession et le droit de rachat des lignes tunisiennes après 25 années d'exploitation (à partir de 1876) aux conditions stipulées par le rachat des lignes algériennes.

C'est alors que, pour la première fois, le Gouvernement tunisien traita directement avec la Compagnie Bône-Guelma, le 27 janvier 1878, dans les conditions suivantes : La Compagnie, faisant état des engagements de la métropole indiqués dans la Convention du 6 mai 1876, sollicitait et obtenait la concession du prolongement de la ligne de la Medjerdah à la frontière algérienne, ce qui avait pour but d'assurer la jonction des réseaux algériens et tunisiens. La longueur kilométrique garantie par

l'Etat français était ainsi portée à 195 kilomètres 200 mètres.

Il restait, donc encore une longueur de 25 kilomètres environ à laquelle une garantie d'intérêt de 6 % était attachée, puisque une erreur dans les prévisions sur le tracé de la ligne allait permettre à la Compagnie d'envisager la construction de tronçons de ligne dans des conditions particulièrement avantageuses.

C'est ainsi qu'une lettre du Ministre des Travaux Publics, datée du 18 octobre 1880, admit au bénéfice de la garantie consentie à la ligne de la Medjerdah, le tronçon de Tunis-Hammanlif en le considérant comme embranchement de 16 kilomètres 360 mètres de longueur.

C'est encore à ce même titre que lui fut concédée, le 2 avril 1885, la ligne de Pont-de-Trajan à Bèjà (d'une longueur totale de 12 km. 851). Le Gouvernement français admit cette ligne au bénéfice de la garantie pour une longueur de 7 kilomètres 738 mètres formant le complément des 220 kilomètres des lignes garanties de la Medjerdah. Le surplus du tronçon de Pont-de-Trajan à Bèja, soit 5 kilomètres 113 mètres restant à la charge de la Compagnie, tant comme construction que comme exploitation.

Les travaux de construction de la ligne de la Medjerdah, en dépit des difficultés rencontrées en pays étrangers, furent très rapidement achevés : La section de Tunis à la Dachla-Djandouba était terminée le 30 décembre 1879 et la section de La Dachla-Djandouba à Ghardimaou devait l'être, le 30 mars 1880. Il fallut, néanmoins, attendre le 29 septembre 1884 pour que la jonction de la ligne de La Medjerdah fut réalisée.

De même que la Compagnie avait eu recours, en 1872,

à une Société d'exploitation pour gérer la ligne algérienne, de même, et pour des raisons analogues, elle se substitua en 1878 une nouvelle Société qui était chargée de gérer le chemin de fer pour une durée de 15 années. Devant les heureux résultats des premières années, elle ne tarda pas à en assurer directement l'exploitation.

CHAPITRE IV

LES DERNIERES EXTENSIONS EN ALGERIE

Cependant, l'activité de la Compagnie, la rapidité avec laquelle elle avait réussi à construire dans les délais voulus les différentes lignes qui lui avaient été concédées, la prudente gestion de ses administrateurs et les témoignages de satisfaction qu'en maintes occasions lui avaient décernés des personnalités comme le Général Chanzy ou le Gouverneur Général de l'Algérie, donnèrent peu à peu à la Compagnie une situation prépondérante et c'est à elle que tout naturellement l'on pensa quand le Ministre des Travaux Publics voulut réaliser la ligne de Souk-Ahras à Tébessa. Sa construction fut décidée dans un intérêt stratégique car, en effet, l'établissement récent du Protectorat en Tunisie rendait nécessaire ce moyen de communication qui permettait l'envoi rapide de troupes de l'Algérie à la frontière.

Par convention du 23 mai 1885, la Compagnie Bône Guelma obtenait la concession de la ligne à voie étroite de Souk-Ahras à Tébessa, d'une longueur d'environ 120 kilomètres. Le Ministre des Travaux Publics garantissait au nom de l'Etat un intérêt de 5 % par an sur le capital de premier établissement, fixé à 15.400.000 francs, que

la Compagnie était autorisée à obtenir par émission d'obligations.

Quelques mois après, la loi du 28 juillet 1885 déclarait d'utilité publique au titre d'intérêt général cette nouvelle ligne et approuvait la convention du 23 mai 1885. La construction de ce tronçon, assurée par la Société des Batignolles à des conditions identiques à celles qui avaient été fixées pour la pose des lignes algériennes, était terminée le 27 mai 1889 et en rendait possible la mise en service.

Bien qu'historiquement d'autres importantes conventions soient intervenues entre 1885 et 1898, nous dirons un mot de la concession du tramway de Saint-Paul à Randon. Cette ligne, peu importante, est la dernière à avoir été concédée en Algérie à la Compagnie. C'est la raison qui explique qu'il en soit parlé ici :

En 1898, le Préfet de Constantine, agissant au nom du Département, concédait à la Compagnie Bône-Guelma et prolongements la construction et l'exploitation d'un tramway à voie normale de 12 kilomètres environ de longueur allant de Saint-Paul à Randon. Cette concession devait prendre fin le 7 mai 1976, c'est-à-dire en même temps que les lignes d'intérêt général de la Compagnie ; cependant le rachat en était obligatoire si l'Etat rachetait la ligne principale. La Société concessionnaire devait construire à ses frais cette voie, à laquelle aucune garantie d'intérêt n'était affectée, mais le Département s'engageait à lui payer chaque année une somme de 20.000 francs. Déclarée d'utilité publique par le décret du 11 mai 1898 qui approuvait cette convention, la ligne fut ouverte à l'exploitation le 15 août 1899.

Ainsi, l'on peut dire que la première étape de la Com-

pagnie Bône-Guelma se trouve désormais franchie. Il convient d'en retracer sommairement les différents stades : Prévue par le plan de 1857 comme l'une des lignes de rattachement au « Grand Central Algérien », la ligne Bône-Guelma reste à l'état de projet jusqu'en 1872. A cette époque, une entreprise industrielle, la Société de Construction des Batignolles en demande et en obtient la concession. Par l'intermédiaire de cette Société, la Compagnie Bône-Guelma est créée en 1875 et a pour objet l'exploitation de ce chemin de fer d'intérêt local qui est transformé en chemin de fer d'intérêt général en 1877. La même année, la Compagnie devient concessionnaire des lignes de la Medjerdah en territoire tunisien, et des lignes de Guelma au Kroubs, de Duvivier à Souk-Ahras et de Souk-Ahras à Sidi-el-Hemessi, en Algérie. La voie ferrée de Souk-Ahras à Tébessa et, plus tard, celle de Saint-Paul à Randon complètent son réseau. Au total, elle se trouve en 1885 à la tête de 656 kilomètres de lignes d'intérêt général dont 220 kilomètres sont exploités en Tunisie. Ce résultat, obtenu en l'espace de quelques années, est d'autant plus remarquable que c'est la Compagnie elle-même qui a fourni les capitaux nécessaires à la construction de ces différentes lignes, avec le seul appui financier d'une garantie de revenu accordée par l'Etat français.

Il est nécessaire de souligner, toutefois, l'importance particulière de la concession de la ligne de la Medjerdah. Elle a permis à la Compagnie de s'installer en Tunisie, ce qui, dès lors, la désignait pour exploiter les autres voies ferrées qui furent ultérieurement construites en territoire tunisien.

CHAPITRE V

LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU TUNISIEN DE 1889 A 1902

Une nouvelle ère d'activité allait commencer avec l'établissement du Protectorat en Tunisie pour la Compagnie Bône-Guelma. A ce pays qui vivait sur lui-même, où les échanges ne se faisaient guère que de ville à ville, où les voies de communication ne consistaient le plus souvent qu'en des pistes mal entretenues, en quelques années une transformation rapide allait s'opérer grâce à la Compagnie Bône-Guelma, pour une très large part.

Dès 1880 (1), par lettre du 14 août 1880, le Bey accordait à la Compagnie Bône-Guelma l'autorisation de construire aux conditions stipulées pour le chemin de fer de la Medjerdah, la ligne de Tunis à Sousse par l'Ouatan-el-Kibli (Cap Bon) et la ligne de Djedeida à Bizerte.

Trois jours après, le Bey prenait vis-à-vis du représentant de la France à Tunis, M. Roustan, l'engagement de ne concéder aucune voie ferrée dans la Régence sans en avoir au préalable offert la concession à la Compagnie Bône-Guelma (2). Le 2 octobre suivant, le premier Ministre du Bey faisait connaître à notre Chargé d'affaires que

(1) Voy. Rapport du Directeur Général des Travaux Publics, 1911.

(2) Voy. Annexes.

le Gouvernement tunisien, quelles que fussent ses bonnes dispositions à l'égard de la Compagnie désirait, avant tout commencement d'exécution, définir nettement les obligations des parties contractantes.

Tel fut l'objet de la Convention du 20 décembre 1880 signée par le premier Ministre du Bey et du représentant de la Compagnie Bône-Guelma.

Sur ces entrefaites, le 25 juillet 1882, malgré les assurances faites, le Bey transférait au Gouvernement français le privilège de concéder les voies ferrées dans la Régence (1). Dans ces conditions la Convention du 20 décembre 1880 devenait caduque, puisqu'il fallait désormais l'autorisation législative pour les concessions de lignes de chemin de fer.

Cependant, les besoins économiques du pays nécessitaient impérieusement la création de nouvelles voies ferrées. De nombreux projets de convention furent alors à nouveau élaborés entre 1882 et 1891, ils furent tous rejetés par le Parlement. Celui-ci réserva le même accueil le 6 février 1892 à de nouvelles conventions qui comportaient notamment de la part du Gouvernement tunisien une garantie annuelle de 500.000 francs applicable aux lignes de Bizerte et de Nabeul.

Ainsi que le remarquait le Directeur Général dans son rapport en 1911, la situation devenait inextricable, car, aux motifs d'intérêt général qui incitaient à la prompte création du réseau, était venu s'adjoindre pour la ligne de Bizerte un engagement ferme vis-à-vis de la Compagnie concessionnaire de ce port. Le Gouvernement tunisien s'était engagé, en effet, à livrer le chemin de fer de

(1) Voy. Annexes.

Tunis à Bizerte pour le 17 février 1894. C'est pour permettre l'observation de cet engagement que le Gouvernement français prescrivit, le 31 mars 1892, de commencer en régie la construction de la ligne. Le 8 avril 1892, l'Administration des Travaux Publics informait la Compagnie que les travaux allaient commencer. Celle-ci protesta contre cette exécution en régie et c'est dans ces conditions que les négociations furent rouvertes, une fois de plus, et aboutirent à la signature de deux conventions du 12 octobre 1892, qui fixaient les modalités de construction et d'exploitation des lignes de Djedeida à Bizerte et de Tunis au Cap Bon et au Sahel.

D'après les clauses des Conventions du 12 octobre 1892, la concession de ces deux lignes, dont l'ensemble représentait une longueur de 400 kilomètres, était accordée jusqu'au 29 décembre 1979, époque à laquelle elles faisaient retour à l'Etat tunisien. Cependant le Gouvernement tunisien avait la faculté de racheter la ligne de Djedeida à Bizerte à partir du 7 mai 1902 et la ligne de Tunis-Le Cap Bon-Le Sahel, à partir du 12 octobre 1917.

Le réseau de la Medjerdah avait été établi à voie normale de 1 m. 44, par assimilation avec les lignes algériennes dont il formait le prolongement et en raison de l'importance des communications qu'il devait assurer dès le début. Lorsqu'il s'est agi, en 1892, de constituer le réseau tunisien proprement dit, on a été dans l'obligation de prévoir également la ligne de Bizerte à voie normale, à titre d'embranchement de celle de Tunis à Ghardimaou, mais dans un but d'économie, on a décidé de se contenter de la voie étroite pour le réseau du Cap Bon et du Sahel. On s'est ainsi trouvé lié pour l'avenir,

et cela explique que toutes les lignes qui ultérieurement furent raccordées à ce réseau furent construites en voie étroite.

Le capital nécessaire pour la construction de ces deux lignes était fourni par l'Etat tunisien et pris sur les excédents budgétaires. Il était fixé à 5.600.000 francs pour la ligne de Bizerte et à 17.494.070 francs pour la ligne de Tunis au Cap Bon et au Sahel (1). En outre, des sommes étaient prévues pour faire face aux travaux complémentaires. En raison des risques que pouvait faire courir à la Compagnie l'exploitation de ce nouveau réseau, les deux traités du 12 octobre 1892 devaient être soumis à l'approbation du Gouvernement français. En attendant cette approbation, un échange de lettres eut lieu, le 17 octobre 1892, pour constater l'accord entre la Résidence et la Compagnie au sujet des travaux de la ligne de Bizerte. La Compagnie en commençait immédiatement la construction pour le prix stipulé à la Convention et si la ratification du Parlement n'était pas obtenue le 1^{er} juillet 1893, chaque partie avait la faculté de reprendre sa liberté d'action en prévenant l'autre.

Les Conventions vinrent devant le Parlement français en fin de session et furent discutées sans résultat en juillet 1893. Devant cette situation, le Résident général obtint l'autorisation de faire construire le réseau de Tunis au Cap Bon et au Sahel par la Compagnie Bône-Guelma, dans des conditions analogues à celles qui avaient été

(1) La Convention du 12 octobre 1892 n'avait pu chiffrer exactement le capital de premier établissement pour la ligne de Tunis-Le Cap Bon-Le Sahel. Quand le projet définitif des lignes concédées par cette convention eut été arrêté, l'avenant du 19 octobre 1894 en fixa le montant à 17.494.070 francs.

admises pour la ligne de Bizerte. Les travaux étaient en pleine activité lorsque, le 12 août 1894, fut enfin votée la loi portant approbation de ces Conventions.

Le tracé, simple pour la ligne Djedeida - Bizerte, était infiniment plus complexe pour la ligne Tunis-Le Cap Bon-Le Sahel. A la suite de l'avenant du 19 octobre 1894, il subit une modification importante (1) et était désormais fixé de la manière suivante :

Tunis à Zaghouan, par Hammanlif, Pont du Fahs et Mograne.

Fondouk-Djellid, Grombalia, Hammamet, Nabeul.

Sousse-Kairouan, par Kalaa-Srira.

Sousse-Moknine, par M'saken

Kalaa-Srira à Enfidaville, par Menzel-dar-bel-Ouar.

Bir-Bou-Rekba à Bou-Ficha et Enfidaville.

Le tronçon Sousse-Kairouan, prévu dans la concession de 1892 pour être construit en voie étroite venait mettre

(1) « Cette modification eut lieu en grande partie en raison des objections présentées par l'Autorité militaire. En effet la ligne de Tunis à Zaghouan devait s'embrancher sur la voie ferrée de Tunis à Hammanlif, à la sortie du pont de Radès, passer par ou près le Mornag, Oudna, Smindja et se terminer à Zaghouan. Le choix du point de bifurcation projeté fut, sur les conseils de l'Autorité militaire, reporté à 2 km. seulement de Tunis, à la halte de Djebel-Djelloud.

La Conférence consultative, en adhérant au nouveau tracé dans la session de novembre 1895, avait émis le vœu que la plaine du Mornag, où la colonisation française s'est beaucoup développée, fut desservie par un tramway à vapeur.

Après quelques tentatives d'adjudication restées sans résultat, ce tramway a été concédé, le 19 février 1898, à la Compagnie, par un avenant à l'accord du 19 octobre 1894, qui rattache à la ligne de Tunis à Zaghouan l'embranchement de Crétéville avec prolongement éventuel sur La Laverie ». Voy. Rapport Dir. Général des T. P., 1911.

un point final à une série de transactions que M. Vatin expose longuement dans son livre sur les Chemins de fer tunisiens (1).

Pour réprimer un important mouvement insurrectionnel, dans le sud de la Régence, un corps expéditionnaire important avait été dirigé sur Kairouan et y entra sans coup férir, en octobre 1881. Etant donné le caractère religieux de cette ville, il y avait, pour notre influence, une nécessité de premier ordre à ce que nos troupes d'occupation s'y maintiennent solidement. Cette manière de voir explique l'établissement d'un chemin de fer stratégique réalisé après l'entrée du Corps expéditionnaire à Kairouan. Sur une distance de 60 kilomètres et pour la relier à Sousse, le Département de la Guerre fit installer en 1882 une voie de 60 centimètres, du système Decauville.

Toutefois, après la réduction du corps d'occupation, l'utilité que l'autorité militaire en tirait, n'étant plus proportionnée aux frais que nécessitait un bon entretien, des pourparlers furent engagés en 1883 avec la Compagnie Bône-Guelma. L'accord se fit le 21 mars 1888 : Le Gouvernement français cédait cette ligne au Gouvernement tunisien, qui la rétrocédait à la Compagnie Bône-Guelma, à charge par celle-ci d'en assurer l'exploitation pendant 3 ans. La Compagnie reçut, le 11 mai 1888, de l'autorité militaire les bâtiments et le matériel. Après avoir procédé à une réparation rapide de la voie, la Compagnie pouvait, le 12 octobre 1888, la mettre en service. La Convention du 12 octobre 1892 permit alors l'amélioration de ce tronçon qui, construit cette fois en voie de

(1) VATIN : *Chemins de fer tunisiens*, Paris, 1902.

1 mètre, pouvait désormais être exploité comme toutes les autres lignes de la Tunisie.

Le 1^{er} novembre 1894, la construction du chemin de fer de Djedeida à Bizerte était terminée, il fallut attendre quelques années encore pour que la ligne de Tunis-Le Cap Bon-Le Sahel put être exploitée, en raison de l'importance des travaux et de sa longueur (1).

À peine le nouveau réseau tunisien était-il constitué, grâce aux efforts de la Société des Batignolles, entrepreneur général de la Compagnie, que de nouvelles concessions lui étaient à nouveau attribuées : La Convention du 29 juillet 1889 donnait à la Compagnie la propriété de la ligne Tunis-La Goulette-La Maisa (T. G. M.) et la même année, en Algérie, le tramway de Saint-Paul à Randon lui était concédé (2).

La façon dont la Compagnie devint concessionnaire du T. G. M. mérite d'être mentionnée (3).

Exploitée par une entreprise anglaise, à la suite des Conventions du 23 mai 1871 et 8 août 1872, cette ligne reliait Tunis à La Goulette, Le Bardo et La Marsa, ce qui représentait une longueur d'environ 30 kilomètres. La Compagnie perdait de l'argent et, menacée de faire faillite, cherchait à se débarrasser de cette ligne.

Déjà établie dans le pays et ayant une tête de ligne à Tunis, la Compagnie Bône-Guelma avait un intérêt capital à devenir propriétaire de cette ligne qui aboutissait à la mer. Elle put l'acquérir le 14 avril 1880 après avoir fait des offres assez élevées pour écarter la Compagnie italienne Rubattino. Aussitôt, le Consul d'Italie se mit à

(1) Voir tableau, aux annexes.

(2) Voir § Dernières extensions des Prolongements.

(3) WADDINGTON : *Rôle de la diplomatie française dans la question tunisienne* (Revue politique et parlementaire, mai 1934).

l'œuvre pour essayer de faire annuler la vente en prétendant que, sans tenir compte de la promesse qui avait été faite à la Société italienne de lui donner un droit d'option pour l'achat de la ligne, la Compagnie anglaise l'avait vendue à la Compagnie Bône-Guelma.

Ayant essayé en vain de se prévaloir de cette promesse, le Consul d'Italie trouva un autre argument dans le fait que la Compagnie Bône-Guelma avait négligé de se conformer à une formalité qui prévoyait une sanction légale pour le cas où des sujets britanniques en Orient veulent céder une concession que leur Gouvernement les a aidés à obtenir. En conséquence, les tribunaux anglais prononcèrent l'annulation de la vente et décidèrent en même temps que le chemin de fer serait remis aux enchères publiques. L'adjudication eut lieu le 7 juillet et la Compagnie Rubattino l'emporta cette fois, par une offre supérieure à celle de la Compagnie Bône-Guelma.

Pendant 18 ans, cette Société italienne exploita la ligne pour laquelle, aux termes des conventions, aucune garantie ou subvention du Gouvernement n'était accordée. Ne pouvant espérer de sérieux bénéfices d'un petit chemin de fer auquel toute chance d'extension était enlevée, elle se décida, sur les suggestions du Gouvernement tunisien, à le rétrocéder à la Compagnie Bône-Guelma.

Une convention du 29 juillet 1898, passée entre la Société Rubattino et la Compagnie, transmettait à celle-ci l'entière propriété de la concession de la ligne et des terrains qu'elle occupait.

La reprise du réseau fut consacrée par une Convention du 22 mars 1898, entre le Gouvernement tunisien et la Compagnie, approuvée par décret beylical du 16 octobre 1898.

Cette concession qui prenait fin le 7 mai 1976, contenait les particularités suivantes :

Le Gouvernement tunisien pouvait, à toute époque pendant les 10 premières années, retirer la concession sans indemnité. A partir du 12 octobre 1917, celui-ci pouvait racheter le réseau, d'après les principes en vigueur couramment. A l'expiration de la concession enfin, il était subrogé à tous les droits de la Compagnie.

Celle-ci était autorisée à émettre un emprunt de 7.200.000 francs pour servir de capital d'établissement (31 août 1898).

A l'avenant du 11 juillet 1900, décidant que la ligne Tunis-Bardo cesserait d'être exploitée par la Compagnie à partir du jour où un tramway, concédé par le Gouvernement tunisien serait mis en exploitation, sans qu'il y ait lieu pour la Compagnie à recevoir aucune indemnité pour dépossession, devait succéder en 1905 une autre convention, qui allait porter une atteinte plus grave à la maîtrise de la Compagnie sur le T. G. M. En effet, par convention du 19 août 1905, le Gouvernement tunisien s'arrogeait le droit de retirer de la concession la ligne Tunis-La Goulette, à toute époque pendant 3 ans, à partir de 1905, sous la réserve que cette ligne pourra continuer à être exploitée pendant 3 ans après la notification du retrait de la voie et moyennant une annuité à payer à la Compagnie jusqu'en fin de concession.

La ligne du T. G. M. resta, en fait, la propriété de la Compagnie jusqu'au 19 août 1905, date à laquelle elle fut reprise par la Compagnie des Tramways de Tunis, moyennant une annuité de 318.543 fr. 15, lui permettant de servir l'intérêt et l'amortissement de tous les capitaux antérieurement engagés.

Cette concession du T. G. M. à la Compagnie Bône-Guelma pendant une aussi courte durée méritait cependant d'être mentionnée, comme devait l'être également celle du tramway de Saint-Paul à Randon car, tout en ne présentant que peu d'intérêt, elle montre bien l'importance et le monopole de fait qu'avait su prendre la Compagnie Bône-Guelma qui allait étendre encore son champ d'activité dans les années à venir.

CHAPITRE VI

LA CONVENTION FRANCO-TUNISIENNE DU 17 MARS 1902 ET LES EMPRUNTS DES 30 AVRIL 1902 ET 10 JANVIER 1907

La construction des deux lignes tunisiennes précédentes n'avait pu s'effectuer que grâce à l'intervention de l'Etat tunisien qui avait fourni les sommes nécessaires, prises sur les excédents budgétaires et les ressources qu'avait procuré la conversion d'un emprunt. Mais l'importance de ces travaux avait épuisé les réserves du Gouvernement tunisien. D'autre part la lenteur que le Parlement apporta à homologuer les Conventions de 1892 avait considérablement gêné la réalisation du programme des chemins de fer.

Les inconvénients de ce régime étaient si évidents qu'en 1896, lorsqu'il s'agit de relier les gisements de phosphates de Gafsa au port de Sfax, le Protectorat s'entendit avec le concessionnaire des mines pour qu'il prît à sa charge tous les frais de construction et d'exploitation de la voie ferrée à établir (1). Par un décret du 22 mai

(1) Le capital de premier établissement était entièrement à la charge de la Compagnie jusqu'à un maximum de 55.000 fr. par km.

1897, la Compagnie des Phosphates et du Chemin de fer de Gafsa était régulièrement substituée au concessionnaire primitif et la ligne fut ouverte à l'exploitation, le 20 novembre 1899. Des dispositions analogues permirent par la suite à la Compagnie du Gafsa en 1904, en 1906 et en 1908 de prolonger sa ligne de Metlaoui à Tozeur et au Redeyef et de Sfax à Bou-Thadi.

Aussi, devant les heureux résultats obtenus par la concession de la ligne de Gafsa à Sfax, le Gouvernement tunisien songea-t-il à faire appel une deuxième fois aux capitaux privés, lorsque en 1900, la nécessité de relier les gisements de phosphates de Kalaat-es-Senam imposa la création d'une nouvelle voie ferrée reliant ce centre à Tunis.

Ainsi que l'exposait, en 1911, le Directeur Général des Travaux Publics (1), le Gouvernement tunisien passa une Convention le 9 juin 1900 avec la Société des Batignolles et la Compagnie des Ports de Tunis, Sousse, Sfax, aux termes de laquelle, ces deux Sociétés associées avaient un délai d'option de 8 mois pour leur permettre d'envisager l'exploitation d'un chemin de fer de Tunis à Kalaat-es-Senam, avec l'aide de la Compagnie Bône-Guelma. Le 24 décembre 1900, l'administration trouvait un adjudica-

Au delà, l'excédent incombait au Gouvernement tunisien, mais devait être avancé par le concessionnaire, à qui il était remboursé sans intérêt, au moyen de retenues opérées sur les redevances dues à l'Etat. L'exploitation était faite aux risques et périls du concessionnaire. Cependant une garantie lui était accordée sur le produit éventuel des dépenses minières dues à l'Etat, mais seulement pendant les sept premières années de l'exploitation.

Elle n'existe plus depuis 1906.

(1) Déjà cité.

taire pour les gisements et il semblait que la construction de la nouvelle ligne allait commencer promptement.

Cependant, les concessionnaires éventuels, manquant sans doute de confiance dans l'avenir de l'entreprise, laissèrent passer le délai fixé pour l'option. Ils firent connaître qu'en raison des difficultés de toutes sortes et dans l'état des marchés financiers, ils ne prévoyaient pas la possibilité de réunir les capitaux nécessaires, si le Gouvernement tunisien ne leur donnait pas, au moins pour partie, sa garantie d'intérêt.

L'affaire échoua donc, car en effet, « le Protectorat au lieu de garantir un emprunt indirect avait tout avantage à en émettre un lui-même ». C'est dans ces conditions qu'il songea, dans l'intérêt du pays, à acquérir la maîtrise de ses chemins de fer.

Il sera étudié plus en détail, dans la II^e Partie, la manière suivant laquelle l'Etat tunisien est parvenu à obtenir la libre disposition de ses voies ferrées. Il suffit d'indiquer ici brièvement que le Gouvernement français s'était montré défavorable à la construction envisagée par la Tunisie des lignes de Kalaat-es-Senam et de Mateur à Béch. C'est qu'en effet la réalisation de ces voies ferrées devait nécessairement détourner de la ligne de la Medjerdah une partie importante du trafic, et, par conséquent, accroître les charges de la garantie que la France devait supporter en vertu de la Convention du 8 mars 1877.

D'autre part, le réseau de la Medjerdah était entièrement en dehors du contrôle de la Tunisie, et celle-ci, n'étant maîtresse ni des tarifs, ni des travaux complémentaires était gênée dans son développement économique.

La Convention intervenue le 17 mars 1902 (1) entre le Ministre des Finances et des Travaux Publics, agissant pour le compte de la France, et le Ministre des Affaires Etrangères, agissant au nom du Gouvernement tunisien, résoud ces difficultés :

La Tunisie était autorisée à construire la ligne de Mateur à Béja et recevait une subvention des 2/3 de l'Etat français. Elle était, en outre, substituée à la France pour le paiement de la garantie d'intérêt accordée à la ligne de la Medjerdah, mais elle recevait de celle-ci une subvention annuelle jusqu'en 1966. Aitinsi qu'il était dit dans le rapport du Sénat en date du 27 mars 1902 : la Tunisie, désormais, assumait les risques des moins-values des lignes de la Medjerdah, mais elle devenait maîtresse de ses chemins de fer qu'elle gèrera à ses risques et périls (1).

C'est dans ces conditions que la Tunisie sollicita du Gouvernement français l'autorisation d'émettre un emprunt, dont les fonds seraient employés aux travaux de la ligne de Kalaat-es-Senam et à ceux de divers embranchements. La loi du 30 avril 1902 approuvait un emprunt de 40 millions dont la plus grande partie était destinée à la construction des lignes de Bizerte aux Nefzas, de Kairouan à Sbiba, du Pont du Fahs à Kalaat-es-Senam et de Sousse à Sfax.

La ligne du Pont du Fahs au Kef et à Kalaat-es-Senam

(1) Cette convention diplomatique fut approuvée par la loi du 6 avril 1902.

(2) Voy. II^e Partie. — Cependant il faut indiquer que le Gouvernement tunisien n'a eu vraiment la pleine maîtrise sur la ligne de la Medjerdah qu'après la convention du 31 mars 1923, qui avait suivi celle du 15 mars 1910.

fut concédée à la Compagnie Bône-Guelma par la Convention du 7 octobre 1901. La durée de la concession prenait fin en 1979, époque à laquelle, selon les clauses habituelles des cahiers des charges, la voie ferrée devenait la propriété de l'Etat tunisien, s'il n'avait pas usé antérieurement de la faculté de rachat qui lui était donnée à toute époque après les 25 premières années de l'exploitation. La construction fut effectuée à l'aide du capital de premier établissement fourni par la Tunisie. Par la suite, l'embranchement de Kalaa-Djerda lui fut également concédé en 1904.

La ligne de Kairouan à Sbiba, prévue dans le programme de 1902, fut vite abandonnée, car la région de Sbiba s'était révélée à l'étude moins fertile et moins riche en minerais qu'on eut pu le penser. Cependant l'importance économique de la région d'Aïn-Moularès allait permettre l'établissement du chemin de fer de Kairouan à Henchir-Souatir. En effet, la Régence s'était engagée vis-à-vis de la Compagnie de Gafsa, concessionnaire des très importants gisements de phosphates d'Aïn-Moularès, à livrer un chemin de fer reliant ces gisements au port de Sousse. Le 15 avril 1905, une Convention fut signée avec la Compagnie Bône-Guelma pour la construction et l'exploitation de cette ligne dont la longueur totale atteignait 250 kilomètres. Les travaux étaient achevés à la fin de l'année 1909 et la mise en service de la voie eut lieu le 1^{er} décembre 1909, au moment même où la Compagnie du Gafsa allait terminer, comme nous l'avons vu plus haut la jonction de son propre réseau au terminus d'Henchir-Souatir, auquel s'arrête la Compagnie Bône-Guelma.

Poursuivant l'exécution du plan prévu par la loi de

1902, une Convention, en date du 15 février 1902, concédait à la Compagnie Bône-Guelma l'exploitation de la ligne de Bizerte aux Neftas. Pour la première fois, le Gouvernement tunisien se chargeait de la construction de la voie et de son équipement : Terminée vers le milieu de 1912, la ligne était remise à la Compagnie qui en commençait l'exploitation la même année.

Enfin, la ligne de Sousse à Sfax était de la même façon construite par l'Etat tunisien. La Convention du 20 décembre 1907 en confiait l'exploitation à la Compagnie Bône-Guelma. La remise du chemin de fer par l'Etat tunisien à la Compagnie eut lieu le 15 mars 1911.

Cependant, il convient de signaler que les importantes modifications qui survinrent dans l'établissement des tracés des différentes lignes, dont la loi du 30 avril 1902 avait décidé l'exécution, avaient rendu notablement insuffisante la dotation de 40 millions qui constituait le montant de cet emprunt. Il suffit de citer l'exemple de la ligne de Kairouan à Henchir-Souatir : Primitivement, on avait simplement projeté de construire un chemin de fer, allant de Kairouan à Sbiba, et l'on sait à la suite de quelles circonstances, on fut amené à prolonger cette ligne jusqu'à Henchir-Souatir, aux environs d'Aïn-Moularès ; les dépenses engagées se trouvaient donc être supérieures à celles qui avaient été prévues et il était difficile de faire face à ces dépenses avec les seules ressources ordinaires du budget. En outre, la progression imprévue du trafic nécessitait de toute urgence un certain nombre d'améliorations qui eussent été pratiquement irréalisables, si l'on n'avait dû les entreprendre qu'avec les sommes prévues aux comptes spéciaux pour travaux complémentaires. D'autre part, de nombreuses

lignes, demandées par la colonie, attendaient encore leur réalisation. Le Gouvernement tunisien prépara alors un nouveau projet d'emprunt pour une somme de 75 millions (1) dont 12.500.000 francs devaient servir aux améliorations des voies et 28.000.000 à la construction de lignes nouvelles (2). La loi du 10 janvier 1907 autorisa ce second emprunt et permit à la Tunisie de concéder à la Compagnie Bône-Guelma la construction et l'exploitation de nouvelles lignes, Ainsi, l'adjudication des mines du Djerissa et du Slata nécessita la construction de plusieurs embranchements à la ligne de Kalaat-Senam (3). La Compagnie Bône-Guelma en fut déclarée concessionnaire à la fin de janvier 1907. L'année suivante, les travaux étaient terminés.

En même temps, l'Etat tunisien put alors commencer à entreprendre la réalisation de la ligne stratégique de Mateur à Bêjà avec prolongement aux gisements de fer de Nebeur, que l'autorité militaire avait jugé indispensable, dès 1901, pour permettre à Bizerte de recevoir en toute sécurité les renforts de l'Algérie. Dans les premiers mois de 1912, le tronçon Mateur-Bêjà était achevé et, par Convention du 5 décembre 1907, la Compagnie s'en voyait confier l'exploitation. La section Beja-Mabeur ne devait être terminée que le 1^{er} mai 1914.

Mais, les évaluations des programmes des travaux de

(1) Sur ces 75 millions : 12 millions étaient affectés à la création de 1.200 km. de routes nouvelles, et 5 millions pour l'achat de terres de colonisation.

(2) Dans ces lignes nouvelles était comprise la voie ferrée de Sfax à Ben-Thadi, concédée à la Compagnie du Gafsa.

(3) Ce sont les embranchements du Djerissa, du Slata et de Bin-Kassa à La Goulette.

chemins de fer de 1902 et de 1907 n'avaient pu être précédées d'aucune étude approfondie sur le terrain. Or de nombreuses causes allaient provoquer, une fois de plus, des dépenses très supérieures à celles qui avaient été envisagées : Une hausse considérable commença à se manifester sur la plupart des éléments des prix, matières premières et main-d'œuvre. C'est ainsi qu'au début de 1906, les rails qui ne coûtaient que 165 francs la tonne, valaient 228 fr. 50 en 1907 (1) ! De même, les études de détail montrèrent, dans les régions traversées par certaines lignes, des difficultés techniques et matérielles qui n'avaient pas été soupçonnées au début. Enfin des modifications sensibles furent apportées au programme des travaux : Nous avons déjà mentionné l'exemple de la ligne de Kairouan à Henchir-Souatir : tel fut également le cas pour la ligne de Mateur à Nebeur avant d'être concédée à la Compagnie Bône-Guelma par la Convention du 5 décembre 1907. En résumé, les travaux effectués en vertu des emprunts de 1902 et de 1907 accusaient un dépassement global de 38.450.000 francs qui avait déjà pu être couvert jusqu'à concurrence de 10.300.000 francs dans les budgets de 1909 et de 1910 au moyen de prélèvements sur les excédents disponibles et sur le fonds spécial de réserve.

Il restait donc 28.150.000 francs non gagés ; d'autre part, il était nécessaire de ne pas ralentir les travaux des différentes lignes qui étaient entreprises et dont la mise en service devait contribuer à l'essor économique du

(1) Voy. Rapport Directeur Général des Travaux Publics sur des emprunts de chemins de fer, 1911.

pays. Les difficultés financières furent alors résolues dans les circonstances suivantes :

Une Convention du 15 mars 1910 (1) passée entre la France et la Tunisie, approuvée par la loi du 11 avril 1910, avait donné entre-temps à la Régence sa pleine et entière autonomie pour la totalité de ses lignes avec une petite réserve, toutefois, en ce qui concerne le réseau de la Medjerdah à la garantie duquel la France participait encore dans une certaine mesure. Le Gouvernement tunisien, à peu près complètement libéré de la tutelle de la Métropole, passait alors avec la Compagnie Bône-Guelma un avenant, en date du 20 décembre 1910 (2), par lequel les anciennes conventions étaient révisées et simplifiées. De nouvelles concessions de lignes secondaires (3) étaient même accordées à la Compagnie.

C'est alors que le Gouvernement tunisien sollicita du Parlement l'autorisation d'émettre un emprunt de 90.500.000 francs pour l'achèvement de son réseau de voies ferrées et l'exécution des travaux complémentaires des lignes en exploitation, suivant la décomposition ci-après : 28.100.000 francs pour le règlement des travaux d'établissement de lignes ; 27.400.000 francs pour les travaux complémentaires du réseau exploité ; 4.000.000 de francs pour la transformation de la ligne Tunis-Hamman-Lif. Le surplus étant employé à la construction des lignes nouvelles concédées à la Compagnie du Gafsa.

La loi du 28 mars 1912 autorisait la Tunisie à contrac-

(1) Cette convention faisait suite à celles du 17 mars 1902.

(2) Voir III^e Partie.

(3) Ces lignes étaient celles de Menzei-bou-Zalfa à Kilibia, de Zaghuan à Ben-Heha, etc..., etc...

ter cet emprunt qui lui donnait les ressources estimées alors nécessaires pour la réalisation de ce programme. Un autre emprunt enfin en 1920 en permit l'achèvement ainsi que l'exécution des travaux complémentaires qu'imposait le développement du trafic.

CHAPITRE VII

LES RACHATS ALGÉRIEN ET TUNISIEN ÉTAT ACTUEL

C'est au cours de la période qui va de l'année 1910 à l'année 1915 que la longueur des lignes exploitées par la Compagnie Bône-Guelma atteint son chiffre maximum : 1.957 kilomètres, dont 448 kilomètres en Algérie et 1.509 en Tunisie. Malgré les pertes subies en Algérie, nous le verrons, la gestion de la Compagnie était dans son ensemble, des plus florissantes. Après les tâtonnements et les difficultés des premières années, des résultats remarquables étaient obtenus.

Cependant, de profondes modifications allaient intervenir qui devaient réduire très sensiblement son activité.

C'est en 1915, tout d'abord, que se place un événement qui allait avoir des conséquences particulièrement graves pour l'avenir de la Compagnie : Son réseau algérien lui fut racheté. Nous verrons, plus en détail, dans la seconde Partie les modalités suivant lesquelles le rachat fut opéré. Il suffit d'indiquer ici que cette opération a été rendue possible à la suite de la loi du 23 juillet 1904 qui transférait au Gouvernement Général de l'Algérie les pouvoirs qui appartenaient à la France en vertu des textes en vigueur pour tout ce qui concerne la cons-

truction et l'exploitation des chemins de fer garantis par la France en Algérie. L'article 7 de cette loi ajoutait que « les modifications qui seraient apportées aux conventions existantes, comme le rachat ou l'exploitation en régie des lignes concédées devraient être délibérées par les délégations financières et le Conseil Supérieur du Gouvernement ».

C'est dans ces conditions que fut promulgué le décret du 9 juin 1914, pris sur avis du Conseil d'Etat, qui autorisait l'Algérie à opérer le rachat. Ce décret avait été précédé d'une délibération conforme de l'Assemblée plénière des Délégations financières, le 26 mai 1914 et du Conseil Supérieur de l'Algérie, le 28 mai de la même année. L'Algérie avait tout d'abord fixé la date du rachat des lignes algériennes de la Compagnie au 15 octobre 1914, mais en raison de l'ouverture des hostilités, ce fut seulement par un arrêté du 27 février 1915 que se fit la reprise effective.

Cette reprise entraînait obligatoirement, d'après la Convention du 20 août 1928, celle du tramway de Saint-Paul à Randon ; pour des raisons diverses, elle n'eut lieu que le 1^{er} janvier 1916.

*Lignes algériennes concédées à la
Compagnie Bône-Guelma et rachetées par l'Algérie
en 1915*

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATES		LIGNES	
	DE CONCESSION	DE MISE EN EXPLOITATION	EN EXPLOITATION	PAR GROUPES
<i>Voie normale</i>			k. m. c.	k. m. c.
<i>Ligne de Bône à Guelma</i>	10 mars 1875 16 octobre 1876			
Bône à Duvivier.....	»	1 ^{er} octobre 1876	54.739,30	
Duvivier à Guelma....	»	23 avril 1877	33.303,50	89.182,70
Voies du port de Bône.	»	23 août 1878	1.139,90	
<i>Ligne de Guelma au Kroubs</i>	11 janvier 1876			
Guelma à Hammam-Meskoutine	»	29 décemb. 1878	19.536,66	
Oued-Zenati au Kroubs	»	30 mars 1879	52.729,20	114.712,86
Hammam-Meskoutine à Oued-Zenati	»	29 juin 1879	42.447,»»	
<i>Ligne Duvivier-Souk-Ahras</i>	»	30 juin 1881	51.911,30	51.911,30
<i>Ligne Souk-Ahras à Sidi-el-Hemessi</i>	9 janvier 1882	29 sept. 1884	52.773,50	52.773,50
<i>Voie étroite</i>				
Ligne de Souk-Ahras à à Tebessa.....	23 mai 1885	27 mai 1888	127.557,76	127.557,76
Tramway de Saint-Paul à Randon (1).	20 avril 1898	15 août 1899	11.402,»»	11.402,»»
TOTAL.....			447.540,62	447.540,62

Malgré le rachat des 448 kilomètres de voies ferrées que la Compagnie possédait en Algérie, l'importance du réseau qu'elle gérât en Tunisie lui permettait néanmoins de tenir un rôle de premier plan parmi les compagnies

(1) La ligne de St-Paul à Randon a été rachetée par le Département de Constantine.

de chemins de fer de l'Afrique du Nord. En effet, au 31 décembre 1915, elle se trouvait concessionnaire dans la Régence de 1.514 kilomètres de lignes, qui, aux termes de l'avenant du 20 décembre 1910, ne pouvaient être rachetées avant 1936. Les années qui suivirent accrurent encore l'importance de son réseau, à la suite de l'achèvement des travaux de certaines sections qui lui avaient été ultérieurement concédées :

Ainsi, au 31 décembre 1917, elle exploitait 1.528 kilomètres, les 9 km. 400 supplémentaires représentant le tronçon de Tamera aux Nefzas. A la fin de l'année 1918, 38 kilomètres 300 de ligne nouvelle venaient s'ajouter à son réseau : c'était la voie ferrée d'Henchir-Lebna à l'embranchement minier. Au 31 décembre 1919, la longueur totale du réseau n'est plus que de 1.549 kilomètres, en raison de l'incorporation de la section de Béjà à Mastouta dans le réseau de la Medjerdah, pour compléter à 220 kilomètres la longueur du réseau garanti, par suite de la suppression, à dater du 1^{er} juillet 1919 de l'embranchement du Pont de Trajan à Béjà. La mise en service du tronçon des Nefzas à Tabarka en 1922 porte la longueur du réseau à 1.579 kilomètres.

Cette année 1922 devait être pour la Compagnie une date capitale dans son histoire. C'est à cette époque, en effet, que le Gouvernement tunisien, en vertu des lois de 1902 et de 1910 qui donnaient à la Régence la maîtrise de ses chemins de fer (voir la réserve pour la ligne de la Medjerdah) décidait, par la Convention du 22 juin 1922, de racheter les lignes concédées à la Compagnie.

Les circonstances qui ont provoqué le rachat, les conditions dans lesquelles il fut opéré seront étudiées plus en détail dans la seconde Partie. Il suffit d'indiquer ici

que la Convention du 22 juin 1922 ne dépouillait pas entièrement la Compagnie : Celle-ci recevait, en effet, l'affermage de l'ensemble du réseau tunisien qui lui avait été antérieurement concédé.

Devenue ainsi « Compagnie fermière des Chemins de fer Tunisiens », elle exploite depuis lors, suivant un régime tout différent, ses anciennes lignes tunisiennes dont la longueur totale atteint, aujourd'hui, 1.609 kilomètres, 686 mètres à la suite de la mise en service du tronçon Kalaa-Djerda-Le Kouif en 1931.

La bonne réputation dont jouit la Compagnie et les éminents services qu'elle a rendus au Protectorat lui ont valu de voir prolonger jusqu'en 1948 la durée de l'affermage. Il est permis de supposer que durant de nombreuses années encore, il lui sera possible de faire bénéficier la Tunisie de sa longue expérience.

Par cet historique sommaire, on a pu, cependant, mesurer l'importance qu'a su prendre en un temps aussi court une Société constituée primitivement au capital de 12 millions seulement et qui n'exploitait alors qu'un chemin de fer d'intérêt local. Son extension en Algérie d'abord, en Tunisie ensuite, méritait d'être rapportée.

Non seulement, elle a contribué pour une très large part à la réalisation du plan, si judicieusement conçu en 1857 par le Maréchal Vaillant, mais elle a fait encore quelque chose de plus, ainsi que l'a dit M. Jacques Lacour-Gayet :

« Constituer en Afrique du Nord un réseau de toutes
« pièces, mettre des voies ferrées là où il n'y avait rien,
« même pas de routes, construire dans des pays souvent
« incultes et souvent insoumis des lignes qui devaient

« unir les ports aux points principaux, c'était consacrer
 « à la conquête, c'était ouvrir à la domination et au com-
 « merce français, à la civilisation française en un mot,
 « des terres nouvelles. »

Etat général des lignes au 31 décembre 1935

DÉSIGNATION DES LIGNES	LONGUEUR	
I. — <i>Voie normale</i>	k. m. c.	
Tunis à la frontière algérienne.....	196.224,40	
Djedeïda à Bizerte.....	72.801,72	
Tindja à Sidi-Abdallah.....	4.714,22	
Mateur à Tabarka.....	102.892,92	
Mateur à Nebeur	130.854,35	
		k. m. c.
Longueur de la voie normale.....		507.487,61
II. — <i>Voie étroite</i>		
Tunis à Sousse et à Sfax (1).....	406.327,41	
Kalaa-Srira à Henchir-Souatir (2).....	299.350,64	
Tunis à la frontière algérienne (3).....	396.520,41	
Longueur de la voie étroite.....		1.102.198,46
Longueur totale		1.609.686,07

(1) Y compris les embranchements d'Henchir-Souatir, Nabeul et Mahdia.

(2) Y compris l'embranchement de Kairouan.

(3) Y compris tous les embranchements de cette ligne.

DEUXIÈME PARTIE

Les Régimes administratif et financier de la Compagnie Résultats d'exploitation. — Conséquences

On aurait pu concevoir que, suivant la tendance très nette qui existait, avant 1914, pour les chemins de fer coloniaux, la Compagnie Bône-Guelma aurait exploité en régie son important réseau ferré. Ce n'est pas, en effet, une tâche aisée que d'arrêter équitablement dans un pays neuf les clauses d'une concession, car le trafic et les dépenses d'exploitation sont difficilement prévisibles, même avec une certaine approximation.

C'est pourquoi, comme le dit M. Méchin (1), « des « concessionnaires sérieux ne sont trouvés que dans la « mesure où on leur donne des garanties suffisantes qui « peuvent paraître excessives dans le cas du développe-
« ment ultérieur du réseau ». Cette raison explique que le système de la régie a souvent été adopté pour l'exploitation des chemins de fer hors de France : il en fut ainsi pour les lignes de Thiès à Kayes, de Kayes au Niger, de la Guinée à la Côte d'Ivoire et de Porto-Novo à Sakati, en Afrique Occidentale. La même constatation peut être

(1) MÉCHIN ; *Chemins de fer du Maroc*, Paris 1928.

faite pour les voies ferrées établies à Madagascar, à la Réunion ou en Nouvelle-Calédonie.

Toutefois, ce système présente de si graves imperfections, — et M. Colson, pour ne citer que lui, les a nettement mises en lumière, — qu'on est amené à le considérer plutôt comme une solution paresseuse qui élude les difficultés plus qu'elle ne les résoud.

C'est sans doute pour éviter les inconvénients de ce système que, lorsqu'il s'est agi de choisir un régime administratif pour la Compagnie Bône-Guelma, l'on a opté pour celui de la Concession.

Examiner le régime administratif et financier de l'ensemble de ses lignes, indiquer les résultats d'exploitation et les transformations profondes qui se produisirent par la suite, c'est ce qui va faire l'objet des chapitres de cette Deuxième Partie.

CHAPITRE PREMIER

**LE RÉGIME ADMINISTRATIF
ET FINANCIER DU RÉSEAU ALGÉRIEN
AINSI QUE DES
LIGNES DE LA MEDJERDAH ET DU T. G. M.**

Les conventions qui concédaient à la Compagnie Bône-Guelma ces différentes voies ferrées présentent de telles analogies qu'il est possible d'indiquer les idées générales qui ont présidé à leur élaboration.

Signalons tout d'abord que la durée de la concession de chacune de ces lignes devant prendre fin le 7 mai 1976 (1), et qu'à toute époque, à partir du 7 mai 1902, le Gouvernement français avait la faculté de les racheter. En conséquence, les Cahiers des charges déterminaient les modalités selon lesquelles serait opérée la remise des lignes au concédant, à l'expiration de la concession ou dans le cas du rachat :

« A l'expiration, la Compagnie devait remettre la ligne et les immeubles en bon état et durant les cinq

(1) La Convention du 6 mai 1876 par laquelle la Tunisie concédait la *ligne de la Medjerbah* fixait à 50 ans cette durée, mais il était prévu que ce délai pourrait être augmenté par tacite reconduction.

Par la Convention du 8 mars 1877, la France fixait à 1976 l'expiration de cette concession.

dernières années un inventaire minutieux devait être fait, des mesures conservatoires, comme la saisie des revenus et des expertises, pouvaient être prises. En ce qui concerne les approvisionnements, l'autorité administrative n'était pas obligée de reprendre ceux qui étaient supérieurs aux besoins de l'exploitation pendant six mois

« Dans le cas du rachat, la fixation du prix était obtenue en relevant, tout d'abord, les revenus des sept dernières années ; on déduisait ensuite les revenus des deux plus faibles et on faisait enfin la moyenne des cinq autres. Le minimum d'annuité devait être au moins égal au revenu net de la dernière année. »

Mais la caractéristique essentielle, qu'il convient de noter, consiste en ce que c'est la Compagnie elle-même qui fournit les capitaux de premier établissement nécessaires à la construction de ces voies ferrées prévues par chaque convention. Le tableau ci-dessous indique les sommes qui furent ainsi fixées :

Ligne Bône-Guelma	12.000.000 frs
» Guelma-Le Kroubs	23.140.570 »
» Duvivier-Souk-Ahras	21.155.544 »
» Souk-Ahras-Sidi-el-Hemessi ...	25.000.000 »
» Souk-Ahras-Tebessa	15.450.000 »
» Medjerdah	37.000.000 »
» T. G. M.	7.500.000 »

La Compagnie a fait face à ces dépenses au moyen de son capital-actions qui, primitivement fixé à 10 millions (1) fut porté successivement à 12, puis à 30 millions. D'autre part, elle fut autorisée à émettre des obligations pour compléter les ressources dont elle avait

(1) Voy. Première Partie.

besoin pour payer ces travaux. C'est ainsi que le 21 juillet 1877, le Ministre des Travaux Publics permettait l'émission de 240.000 obligations qui lui procurait 60 millions. Enfin, durant la période qui s'étend du 14 février 1883 au 5 août 1907 une seconde série d'obligations fut émise qui lui permettait de mener à bien la réalisation des lignes qui lui étaient concédées et de payer les dépenses de travaux complémentaires (dont il sera parlé plus loin) (1).

Cette charge très lourde, supportée par la Compagnie, était tempérée par une garantie d'intérêt :

Le Gouvernement français s'engageait à garantir à la Compagnie un minimum de revenu annuel, y compris l'amortissement, calculé d'après le capital de premier établissement. Ce minimum de revenu net annuel était fixé à 6 %, amortissement compris, pour les lignes de Bône à Guelma (2), de Guelma au Kroubs, de Duvivier à Souk-Ahras, et de la Medjerdah (3). Il était ramené à 5 %, amortissement compris, pour les lignes de Souk-

(1) Cette 2^e série donna 71 millions représentant 143.369 obligations. Une 3^e série de 18.927 obligations, émise entre le 31 août 1898 et le 5 août 1907 permit à la Compagnie de disposer de fonds suffisants pour payer la ligne T. G. M.

(2) Il convient de remarquer que la ligne de Bône à Guelma fut concédée non pas par le Gouvernement français, mais par le Département de Constantine. C'est le Département qui s'était engagé, avec l'aide financière des Communes de Guelma et de Bône, à garantir l'intérêt annuel de 6 %. C'est le décret du 12 janvier 1879 qui substitua l'Etat dans leurs droits et obligations au Département et aux deux Communes après la transformation de la ligne d'intérêt local en ligne d'intérêt général. Ce décret avait un effet rétroactif à la date du 26 mars 1877.

(3) Par la Convention du 8 mars 1877 la France garantissait un minimum de revenu net annuel de 10.122 fr. par kilomètre, pour la

Ahras à Sidi-el-Hemessi et de Souk-Ahras à Tébessa. Seules, n'étaient pas garanties la ligne du T. G. M. et le tramway de Saint-Paul à Randon (1).

De cette façon, la Compagnie pouvait envisager avec confiance l'exploitation de ces différentes voies ferrées puisqu'elle était assurée que, même dans le cas d'une exploitation déficitaire, elle serait couverte par la garantie d'intérêt et en mesure d'amortir son capital de premier établissement.

Il restait à déterminer les conditions dans lesquelles la garantie d'intérêt allait pouvoir jouer. A cet effet, les clauses des Conventions prévoyaient que pour le calcul de la garantie d'intérêt, les frais d'exploitation (2) étaient établis à forfait par rapport aux recettes brutes moyennes kilométriques (3). Naturellement, les barèmes de for-

ligne de la Medjerdah, étant entendu que cette ligne ne pourrait avoir une longueur supérieure à 220 km. (Voir Première Partie).

(1) Cette ligne ne bénéficiait pas de garantie d'intérêt, mais cependant, le Département de Constantine s'engageait à payer annuellement 20.000 fr. à la Compagnie.

(2) Le montant des frais d'exploitation comprend les dépenses de tous les services de la Compagnie, savoir :

- les frais généraux,
- l'exploitation proprement dite,
- la traction ainsi que l'entretien et renouvellement du matériel roulant,
- l'entretien et le maintien en bon état de la ligne et de toutes ses dépendances et le renouvellement de la voie.

Les extensions des installations de la ligne pour les stations, ateliers, remises, alimentation ainsi que l'augmentation du matériel roulant ne font pas partie des frais d'exploitation. Ces extensions ne pourraient se faire qu'avec l'assentiment du Département à des conditions à régler avec lui.

(3) Tout à fait à l'origine cependant, ce n'était pas ainsi qu'on avait déterminé les conditions dans lesquelles la garantie d'intérêt

Au-dessus de 11.000 fr. de recette brute par km., les frais d'exploitation étaient fixés à	7.000 fr.
De 11.000 à 12.000 fr. de recette brute par km., frais exploitation fixés à 64 % sans excéder.....	7.740 »
De 12.000 à 13.000 fr. de recette brute par km., frais exploitation fixés à 62 % sans excéder.....	7.800 »
De 14.000 à 15.000 fr. de recette brute par km., frais exploitation fixés à 60 % sans excéder.....	8.120 »
De 15.000 à 16.000 fr. de recette brute par km., frais exploitation fixés à 58 % sans excéder.....	8.400 »
De 16.000 à 20.000 fr. de recette brute par km., frais exploitation fixés à 56 % sans excéder.....	8.640 »
Au delà de 20.000 fr. de recette brute par km., frais exploitation fixés à 52 % sans excéder.....	10.400 »

fait qui étaient appliqués n'étaient pas nécessairement les mêmes pour chaque ligne. A titre d'exemple il suffit de citer le barème de forfait que la Convention du 16 octobre 1876 avait prévu pour la ligne de Bône à Guelma :

Un règlement d'administration publique, le décret du 26 janvier 1880, déterminait, en ce qui concerne la garantie de revenu stipulée ci-dessus, les formes suivant lesquelles le concessionnaire était tenu de justifier vis-à-vis de l'Etat, les recettes brutes de chaque ligne concédée ; il fixait, en outre, la composition de la commission chargée de l'examen de ces comptes et instituait des organes de contrôle et de surveillance. Les comptes de la garantie étaient présentés par la Compagnie dans le mois de janvier de chaque année pour l'exercice écoulé.

Si le produit net de l'exploitation atteignait ou dépassait le revenu annuel garanti, il n'était rien dû à la Compagnie par l'Etat ; si, au contraire, il lui était inférieur, la différence était payée par l'Etat à la Compagnie,

devait jouer. En effet, la première Convention de Concession, en date du 13 septembre 1872, qui avait trait à la ligne de Bône à Guelma, instaurait le système des dépenses réelles. Il fut remplacé par le système du forfait par la Convention d'exploitation du 16 octobre 1876.

dans le mois qui suivait la remise du compte. En cas de retard, l'intérêt à 6 % des sommes dues courrait au profit de la Compagnie.

La convention du 23 mai 1885, qui lui concédait la ligne de Souk-Ahras à Tébessa, vint apporter, ici, une amélioration importante. L'obligation dans laquelle la Compagnie se trouvait d'établir annuellement des comptes distincts pour chaque ligne était des plus gênantes, chaque ligne financièrement était, donc, indépendante. Cette convention vint heureusement décider qu'à l'avenir il y aurait une solidarité financière entre les différentes lignes et que la Compagnie ne serait plus tenue de rédiger autant de comptes spéciaux qu'il y avait de lignes et que la Compagnie ne serait plus tenue de rédiger autant de comptes spéciaux qu'il y avait de lignes, mais un seul compte qui comprendrait les résultats d'exploitation des différentes voies ferrées.

Nous venons de voir que, dans le cas où le produit net du compte annuel était inférieur au revenu garanti par l'Etat français, celui-ci devait payer à la Compagnie Bône-Guelma la différence. Il faut noter, tout de suite, que les sommes ainsi versées par l'Etat ne constituaient aucunement des libéralités et les conventions prenaient bien soin de spécifier que celles-ci constituaient des avances (1) remboursables avec intérêt à 4 %. Il était prévu

(1) Il faut noter que la Compagnie, par lettre du 19 juillet 1881, adressée au Ministre des Travaux Publics, a déclaré qu'aussi longtemps que les avances faites par l'Etat au titre de la garantie d'intérêt, en vertu de la Convention de 1877, n'auraient pas été remboursées, celle-ci ne pourrait distribuer à ses actionnaires un revenu supérieur à 6 % l'an. Le rachat de son réseau algérien libéra la Compagnie de cette hypothèque sur ses dividendes.

qu'elles devaient être restituées par la Compagnie de la manière suivante :

1° La Compagnie versera à l'Etat jusqu'à complet remboursement tout ce qui excèdera un produit net de 8 %.

2° Après ce remboursement, lorsque les produits nets des différentes lignes excèderont 8 %, cet excédent sera partagé par moitié entre l'Etat et la Compagnie.

3° La différence entre 6 % et 8 % appartiendra à la Compagnie, mais la moitié au moins de cette différence devra être affectée à la constitution d'un fonds de réserve, à concurrence de 10 millions.

4° En cas de rachat, si l'Etat est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé avec ce que l'Etat pourrait devoir à la Compagnie.

Ici encore, la Convention du 23 mai 1885 allait apporter des modifications sensibles en décidant qu'à l'avenir « toutes les fois que les recettes nettes de l'une
« des lignes concédées à la Compagnie, calculées d'après
« chaque convention particulière, dépasseront le revenu
« net annuel garanti d'après chacune des conventions,
« l'excédent servira d'abord, *avant toutes autres attri-*
« *butions*, à parfaire le revenu net garanti pour les
« autres lignes par l'Etat ; il sera, ensuite, affecté au
« remboursement avec intérêt à 4 % des sommes qui
« auraient été avancées par l'Etat pour couvrir, pour
« l'une quelconque des lignes concédées à la Compa-
« gnie, les excédents sur les recettes brutes des dépenses
« d'exploitation calculées d'après les barèmes. Lorsque
« ces sommes auront été intégralement remboursées, le
« surplus des produits des lignes concédées avant 1885
« recevront l'affectation prévue plus haut. » Cette convention ajoutait enfin : « Le surplus des produits de la

« ligne de Souk-Ahras à Tébessa sera versé pour deux
 « tiers au Trésor en paiement des annuités de garantie
 « qu'il aura avancées pour l'ensemble du réseau, le troi-
 « sième tiers appartiendra à la Compagnie. Enfin, après
 « complet remboursement à l'Etat de ses avances, l'ex-
 « cédent des recettes sera partagé par moitié entre l'Etat
 « et la Compagnie. »

Cependant, ainsi qu'on le verra dans le Chapitre III, l'application stricte des clauses financières de ces conventions révéla très tôt de nombreuses imperfections ; notamment le forfait n'avait rien prévu en ce qui concerne les dépenses pour travaux complémentaires (1).

Omission extrêmement regrettable, puisque ce fut la Compagnie qui dut en supporter toutes les charges, ce qui lui créa des difficultés considérables. Ces inconvénients qui risquaient de compromettre gravement ses ressources furent aperçus très tôt par l'Etat français. S'il n'y fut pas remédié pour les lignes déjà concédées en 1884, la Convention du 23 mai 1885 (2) prévoyait pour l'exploitation de la ligne de Souk-Ahras à Tébessa une somme de 2 millions (3) destinée à payer les dépenses pour travaux complémentaires, dont l'engagement serait autorisé sur cette ligne par décret délibéré en Conseil d'Etat. Il était spécifié, ce qui montre bien l'intention que l'on avait eue de ne rien négliger à l'avenir pour donner des règles précises en ce qui concerne ces travaux, que l'établissement des gares et stations nouvelles sur la ligne de Souk-Ahras à Tébessa ne serait obligatoire pour

(1) Les travaux complémentaires (voir leur définition II^e Partie).

(2) Déjà citée.

(3) Cette somme était fournie par la Compagnie au titre du capital de l'établissement.

la Compagnie que dans les limites des sommes disponibles sur le compte des travaux complémentaires.

A ne considérer que les lignes dont il vient d'être parlé et sans tenir compte des lignes tunisiennes qui furent concédées à la Compagnie à partir de 1892, on peut résumer, en quelques mots, la situation financière de la Compagnie :

Sans doute, chaque ligne avait-elle un régime particulier ; ainsi les garanties d'intérêt n'étaient pas les mêmes, les barèmes de forfait différaient sensiblement mais l'ensemble du réseau était soumis à la tutelle financière de l'Etat français (1). A l'origine, indépendants les uns des autres, la Convention de 1885 instaura entre les différents tronçons une solidarité financière (2) assez analogue à celle que la Convention de 1921 instituait entre les grands réseaux français. Ce régime nouveau améliorait très nettement la situation de la Compagnie, qui au lieu d'établir annuellement pour l'évaluation du revenu net autant de comptes spéciaux qu'il y avait de lignes, comme c'était le cas avant 1885, réunissait en un compte unique les résultats d'exploitation de toutes ses voies ferrées.

(1) Exception faite pour le tramway de St-Paul au Randon qui n'était pas garanti. (Voy. I^{re} Partie).

(2) A noter qu'à partir de 1905, l'Algérie était devenue maîtresse de ses chemins de fer. Par conséquent, le système de la compensation entre les lignes garanties cessa de jouer, puisque les lignes algériennes dépendaient désormais de l'Algérie, alors que le réseau de la Medjerdah dépendait de la France (et de la Tunisie après les Conventions de 1902 et 1910). (Voy. I^{re} Partie et II^e Partie).

CHAPITRE II

RÉGIME ADMINISTRATIF ET FINANCIER DU NOUVEAU RÉSEAU TUNISIEN (1)

Il est nécessaire de faire une distinction très nette entre les lignes concédées à la Compagnie Bône-Guelma avant 1892 et celles qui le furent en Tunisie à partir de cette date et qu'on a pris l'habitude de désigner sous le nom de « nouveau réseau tunisien ». En effet, si, en règle générale, celles-ci sont toujours exploitées d'après le système du forfait (2), les principes qui ont inspiré les nouvelles conventions tunisiennes n'ont pas été tout à fait les mêmes qu'antérieurement.

Le point essentiel à souligner, ici, consiste en ce que le capital de premier établissement n'est plus fourni par la Compagnie, mais bien par l'Etat tunisien au moyen de ses ressources budgétaires et d'emprunts (3). Par conséquent, il n'y a plus lieu d'accorder la garantie d'intérêt à la Compagnie. En outre, certaines de ces conven-

(1) Le régime administratif et financier des lignes de la Medjerdah et du T. G. M. a été étudié dans le chapitre précédent, en raison des très grandes analogies qu'il présentait avec celui des lignes algériennes.

(2) Exception faite pour la ligne Kairouan-Heuelin-Sonatis concédée en 1905 et qui était exploitée d'après le système des dépenses réelles, bien que les dépenses d'exploitation fussent fixées à forfait.

Nous le verrons, le forfait était établi ici suivant d'autres bases que précédemment.

(3) Voyez 1^{re} Partie.

tions accordent la concession de nouvelles lignes à la Compagnie, mais prévoient que l'Etat tunisien se chargera lui-même de leur construction et qu'il les remettra, toutes construites, à celle-ci, à charge par elle d'en assurer l'exploitation (1).

De même, pour ne pas rencontrer les difficultés, que l'absence de comptes de travaux complémentaires avaient créées à la Compagnie pour l'exploitation de ses lignes algériennes, les Conventions prévoyaient des sommes, variables suivant la longueur des lignes, qui étaient destinées à faire face à ces dépenses. Elles étaient fournies par le Gouvernement tunisien dans les Conventions de 1892. Elles s'élevaient à 400.000 frs pour la ligne Djedeida-Bizerte et à 1.200.000 frs pour la ligne Tunis-Le Cap Bin-Le Sahel. Un avenant du 27 janvier 1902 supprima cette limitation et vint décider que le Gouvernement tunisien aurait la faculté d'ouvrir tous les crédits qu'il jugerait nécessaires et que les sommes ainsi dépensées seraient inscrites au compte du capital de premier établissement. Cet avenant spécifiait que, dans le cas où les excédents de recettes permettraient l'imputation des dépenses des travaux complémentaires sur les bénéfices, le Gouvernement cesserait de subvenir à ces dépenses sur ses propres ressources. L'article 4 de

(1) En fait, nous l'avons vu dans la 1^{re} Partie, pour doter plus rapidement la Tunisie de voies de chemins de fer, le Gouvernement tunisien fixait à forfait les sommes nécessaires à l'établissement de ces lignes et c'est la Compagnie, par l'intermédiaire de la Société des Batignolles, qui se chargeait de la construction. Seules ont été construites par le Gouvernement tunisien les lignes de Mateur à Nebeur, de Mateur à Tabarka et de Sousse à Sfax et celle de Menzel-Zalfa à Kelibia.

ce même avenant décidait, en outre, qu'il serait institué par prélèvement sur l'excédent des bénéfices d'exploitation du dit réseau, avant tout partage avec l'Etat (1), un fonds de réserve de 100.000 frs pour faire face à ces dépenses, lorsque le montant de l'intérêt à 4,60 % du capital de premier établissement du réseau tunisien à voie étroite aurait été remboursé au Gouvernement tunisien

Ce sont ces dispositions qui furent appliquées avec de légères modifications (2) pour régler la question des travaux complémentaires des autres lignes tunisiennes.

Dans ces conditions, il suffisait à l'Etat tunisien d'assurer à la Compagnie une certaine somme qui devait servir à payer les frais d'exploitation du réseau tunisien et à lui donner un intérêt à la bonne marche de l'exploitation.

Le mode de calcul choisi fut le système du forfait qui couvrait seulement les dépenses d'exploitation de ces lignes. Ainsi, un exemple permettra d'indiquer la nouvelle formule qui était utilisée : L'une des conventions du 12 octobre 1892, qui concédait à la Compagnie la ligne de Djedeïda à Bizerte, fixait à forfait les dépenses d'exploitation à 1750 frs par kilomètre exploité, plus la moitié de la recette brute, impôt déduit avec un minimum de 3.500 frs, quelle que soit la recette.

Cependant, par la suite, les Conventions apportèrent pour certaines lignes particulièrement industrielles, sur

(1) Voy. plus loin : Remboursement des avances.

(2) C'est ainsi que le fonds de réserve fixé à 100.000 pour les lignes concédées en 1892 était de 300.000 fr. pour la ligne de Kairouan à Hendris-Sonatir, de 1.500 fr. par kilomètre pour la ligne de Mateur à Nebeur, etc., etc..

lesquelles le trafic était très important, des améliorations à cette formule. C'est ainsi, pour citer un autre exemple, que dans la Convention du 7 octobre 1901 concédant à la Compagnie la ligne du Pont du Fahs à Kalaat-es-Senam, les dépenses d'exploitation sont fixées à forfait à 1.500 frs par kilomètre exploité, plus la moitié de la recette brute, impôt déduit avec minimum de 3.000 frs quelle que soit la recette *et sans que* le montant total, pour la ligne, de la partie de ces dépenses forfaitaires, se rapportant aux recettes voyageurs, marchandises et messageries, puisse être inférieur au produit par 3 centimes et un dixième du nombre des unités de trafic correspondantes transportées dans l'année (1).

La même convention ajoutait qu'après l'expiration d'un délai de 5 ans, à partir de l'ouverture des lignes à l'exploitation et quand le tonnage des marchandises payant un maximum de frs 0,04 c. par tonne et par kilomètre aura pendant deux années dépassé 150.000 tonnes par kilomètre et par an, la base kilométrique par tonne, appliquée dans le calcul du produit ci-dessus, pourra être révisée sur la demande du Gouvernement tunisien ou de la Compagnie, étant entendu que la nouvelle base à substituer à celle de frs 0,031 par tonne et par kilomètre ne sera applicable qu'au tonnage de ces marchandises en sus du chiffre de 150.000 tonnes par kilomètre et par an.

Le tableau ci-dessous donnera un aperçu d'ensemble des principaux barèmes de forfait appliqués aux différentes lignes tunisiennes :

(1) Pour la ligne de Mateur à Nebeur, ce montant total ne pouvait être inférieur au produit par 2 c. 6 du nombre des unités de trafic correspondantes transportées dans l'année,

*Tableau des Barèmes appliqués aux différentes
lignes concédées depuis 1892*

LIGNES	BARÈMES	MINIMA A APPLIQUER	OBSERVATIONS
Ligne Djedeïda-Bizerte	1.750 fr. + $\frac{R}{2}$	3.500 fr.	Sans que le montant total de la partie de ces dépenses forfaitaires se rapportant aux recettes voyageurs, marchandises et messageries puisse être inférieur au produit par 3 c. et 1 dixième du nombre des unités de trafic correspondantes transportées dans l'année.
» Tunis-Cap Bon-Sahel....	1.500 fr. + $\frac{R}{2}$	3.000 fr.	
» Pont du Fahs-Kef-Kalaat-es-Senan	1.500 fr. + $\frac{R}{2}$ (1)	3.000 fr. (1)	
» Kairouan-Henchir-Souatir	1.300 fr. + $\frac{R}{2}$	2.800 fr. (2)	
» Bizerte aux Nefzas.....	1.750 fr. + $\frac{R}{2}$	3.500 fr.	
» Mateur-Nebeur	1.500 fr. + $\frac{R}{2}$	3.250 fr.	Sans que le montant total de la partie de ces dépenses forfaitaires se rapportant aux recettes voyageurs, marchandises et messageries puisse être inférieur au produit par 2 c. 6 du nombre des unités de trafic correspondant transportées dans l'année.
» Sousse-Sfax	1.500 fr. + $\frac{R}{2}$	3.000 fr.	
Embranchement Djerissa-Slata.	1.050 fr. + $\frac{R}{2}$	2.100 fr.	
» Kalaa-Djerda	1.500 fr. + $\frac{R}{2}$	3.000 fr.	
» Bir-Kassa-La Goulette ..	1.050 fr. + $\frac{R}{2}$	2.100 fr.	
Ligne Moknine-Mahdia	1.050 fr. + $\frac{R}{2}$	2.100 fr.	

(1) Révisé en 1904. $F = 1.050 + R$, minimum 2.100 fr.

(2) Etant entendu que le quotient de ce maximum forfaitaire s'appliquant aux recettes voyageurs, marchandises par le nombre des unités de trafic, ne pourra être inférieur à 2 c. 7 entre Ain-Grasesia et Feriana et à 3 c. entre Feriana et Henchir-Souatir.

Comme précédemment, on prévoyait le cas où, soit des insuffisances, soit des excédents se produiraient :

Il y avait insuffisance de recettes, quand la recette brute kilométrique, impôt déduit, était inférieure à ce minimum. Dans ce cas, celle-ci était supportée par le Gouvernement tunisien à titre d'avances (1). Le remboursement des sommes avancées par celui-ci au titre des insuffisances étaient effectué par la Compagnie, dans les conditions suivantes :

Dès qu'il y avait excédent de recettes, c'est-à-dire dès que la recette brute kilométrique était supérieure aux chiffres fixés à forfait pour les frais d'exploitation, ces avances étaient remboursées, augmentées de l'intérêt à 4,60 %.

S'il restait ensuite des sommes disponibles, elles servaient au remboursement de l'intérêt à 4,60 % du capital de premier établissement des lignes tunisiennes.

(1) Il faut signaler toutefois que les deux Conventions du 12 octobre 1892 qui concédaient à la Compagnie les lignes de Djedeïda à Bizerte et de Tunis au Cap Bon et au Sahel prévoyaient que les insuffisances étaient supportées par la Compagnie ; dès que des excédents se révélaient, ils étaient tout d'abord affectés à rembourser à la Compagnie les insuffisances supportées par elle avec intérêt simple au taux de 4.60 %. Pour couvrir ces insuffisances, la Compagnie ne disposait que des réserves provenant de l'exploitation des lignes concédées avant 1892. Or, l'Etat français considérait qu'il avait une hypothèque sur ces réserves qui devaient un jour lui revenir en compensation des avances qu'il avait faites. La Compagnie dut alors demander à l'Etat français l'autorisation de faire des prélèvements sur ces réserves, autorisation qui lui fut accordée par la *Convention du 3 juillet 1894*. Cette élaue est particulière aux lignes Djedeïda-Bizerte et Tunis-Le Cap Bon-Le Sahel. Dans les conventions ultérieures, les insuffisances sont comblées par des avances du Gouvernement Tunisien.

Il se pouvait que cette opération effectuée, un excédent subsiste encore ; aussi les Conventions prévoyaient-elles qu'il servirait à la constitution d'un fonds de réserve (1) pour faire face aux travaux complémentaires, le surplus étant partagé par moitié entre l'Etat Tunisien et la Compagnie.

On aura une idée de l'importance des sommes versées par la Tunisie pour la constitution de son réseau par le tableau suivant :

Tableau du développement des opérations effectuées par la Tunisie de l'origine jusqu'en 1933, pour les lignes tunisiennes concédées à la Compagnie, y compris les dépenses pour travaux complémentaires.

Ligne de Tunis à Bizerte à Ghardimaou	Frs	72.941.494	43
Ligne de Bizerte aux Nefzas et à Tabarka		34.637.882	87
Ligne de Mateur à Béja et à Nebeur		29.639.404	14
Ligne de Tunis à Kalaat-es-Senam..		28.478.060	72
Lignes de Tunis à Sousse, de Kairouan à Henchir-Souatir et lignes aboutissant à Sousse		60.368.403	45
Ligne de Sousse à Sfax		10.506.596	77 (1)
Embranchement de la ligne de Tunis à Sousse et de Menzel-bou-Zalfa à Kelibia		6.501.088	08
Ligne de Kalaa-Djerda à la frontière algérienne		11.499.645	34
Travaux complémentaires des lignes en exploitation		54.763.639	22 (2)
Matériel roulant		79.953.760	29 (2)
Construction de bâtiments		2.000.000	»» (2)

(1) Il y a lieu de déduire une faible part de cette somme qui a également servi à l'établissement de la ligne de Sfax à Bou-Thadi concédée à la Compagnie de Gafsa.

(2) Il faut déduire de ces dépenses une certaine somme qui a été

On le voit, de nombreux points différenciaient le nouveau réseau tunisien du réseau algérien de la Compagnie. La durée même des concessions était particulière à chacune d'eux, puisqu'en effet les concessions tunisiennes prenaient fin en 1979 alors que la durée des concessions algériennes expirait en 1976.

Mais des modifications importantes sont intervenues depuis l'origine qui devaient avoir des répercussions sur la situation générale de la Compagnie. Elles vont être brièvement examinées.

utilisée pour les lignes les moins importantes de la Compagnie du Gafsa.

CHAPITRE III

SITUATION GÉNÉRALE DE LA COMPAGNIE DE 1875 A 1910 INCLUS

De l'exposé ci-dessus, il ressort que la Compagnie jusqu'aux environs de 1900 dépendait de deux administrations différentes, pour le règlement annuel de ses comptes d'exploitation : Elle devait s'adresser au Gouvernement français pour bénéficier de la garantie d'intérêt accordée à ses lignes algériennes ainsi qu'à la ligne de la Medjerdah, alors qu'elle ressortissait uniquement de l'Etat tunisien pour les règlements définitifs des résultats d'exploitation de ses lignes tunisiennes.

C'était, donc, pour le budget français une charge extrêmement lourde d'avoir à garantir un minimum annuel de 6 ou 5 % pour les différentes lignes algériennes, y compris l'amortissement sur le capital des dépenses de premier établissement. En effet, du 1^{er} octobre 1876 au 31 décembre 1900, par exemple le montant total de la créance de garantie de l'Etat français (1), résultant de l'exécution de l'engagement qu'il avait pris dans les différentes conventions passées avec la Compagnie Bône-Guelma, s'élevait à 216.229.511 francs.

(1) Et pour une faible part du Département de Constantine.

Aussi, le Gouvernement français songea-t-il tout naturellement à limiter le plus possible ses obligations pour l'avenir. C'est ce qu'il parvint à réaliser, au cours de la période qui s'étend entre 1900 et 1910.

C'est la loi du 23 juillet 1904 qui apporta, alors, une modification profonde dont les conséquences allaient être particulièrement graves pour la Compagnie Bône-Guelma, dans les années à venir.

Cette loi décide, en effet, qu'« à partir du 1^{er} janvier 1905 le Gouverneur Général de l'Algérie exercera, sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics, les pouvoirs qui appartiennent à ce dernier, en vertu des textes en vigueur, pour tout ce qui concerne la construction et l'exploitation des chemins de fer garantis par la France en Algérie ».

L'Algérie se trouvait donc substituée aux lieu et place de la France dans les obligations qui découlaient pour celle-ci des conventions passées avec la Compagnie.

La ligne de la Medjerdah, toutefois, qui était garantie par la France, n'était pas comprise dans les lignes algériennes. Ce fut la Convention du 17 mars 1902 (1), passée entre le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Affaires Etrangères agissant au nom du Gouvernement tunisien, qui donna les bases suivant lesquelles, désormais, la garantie d'intérêt continuera à être accordée à la Compagnie. Cette convention, en effet, décidait que :

« Le Gouvernement tunisien prenait à son compte avec la participation du Gouvernement français la charge

(1) Approuvée par la loi du 6 avril 1902. (Voy. I^{re} Partie, les raisons qui ont poussé l'Etat et la Compagnie à conclure la Convention du 17 mars 1902).

« annuelle de la garantie d'intérêt de la ligne de la
 « Medjerda à partir du 1^{er} janvier 1903 et s'il y a lieu
 « ultérieurement l'annuité de rachat de ce réseau. »

L'article 2 indiquait que « la participation du Gouver-
 « nement français s'appliquera à chaque année de la
 « période de 63 ans comprise entre 1903 et 1965 inclus ;
 « son montant annuel est fixé ainsi qu'il suit :

« Pour les années suivantes, de 1906 à 1965 inclus, des
 « sommes décroissant régulièrement de 31.000 francs
 « par an, en partant de 2 millions de francs en 1906 pour
 « aboutir à 171.000 francs en 1965.

« A dater du 1^{er} janvier 1966, le Gouvernement fran-
 « çais sera entièrement libéré et le Gouvernement tuni-
 « sien assumera la charge totale de la garantie d'intérêt
 « ou de l'annuité de rachat » (1).

L'article 4 prévoyait que, par une juste réciprocité, le
 Gouvernement tunisien sera libre d'apporter aux condi-
 tions d'exploitation de cette ligne garantie telles modifi-
 cations qu'il jugera utiles, qu'il autorisera l'exécution
 des travaux complémentaires, après avoir demandé
 l'adhésion des Ministres des Finances et des Affaires
 Etrangères.

Enfin, il est nécessaire d'indiquer que, par cette Con-
 vention, le Gouvernement français se réservait le droit
 de racheter les lignes garanties après avis du Gouverne-
 ment tunisien. Dans le cas de rachat, l'article 6 mention-
 nait que ces lignes seraient immédiatement remises au
 Gouvernement tunisien qui les exploitera ou les fera
 exploiter à ses risques et périls.

Cette convention, malgré le droit de regard très

(1) Voy. 1^{re} Partie.

étendu qu'elle accordait à la Tunisie sur les comptes de la Medjerdah, ne tarda pas à paraître insuffisante au Gouvernement du Protectorat. C'est pourquoi, sur ses instances, fut passée le 15 mars 1910 entre le Ministre des Travaux Publics d'une part et d'autre part, le Ministre des Affaires Etrangères, agissant au nom du Gouvernement tunisien, une convention qui fut approuvée par la loi du 11 avril 1910 et qui accentuait encore l'emprise de la Tunisie sur la ligne de la Medjerdah. En effet, le point important à noter était que la participation de la France dans la garantie d'intérêt de cette voie ferrée était ramenée à 1.430.000 francs pour l'année 1910, et devait décroître désormais régulièrement de 31.000 francs par an pour prendre fin en 1957, date à laquelle le Gouvernement tunisien assumera la charge totale de la garantie d'intérêt et de l'annuité de rachat.

En résumé, à la suite de ces différentes conventions, la situation de la Compagnie Bône-Guelma se trouvait être la suivante : Elle dépendait de l'Algérie pour la gestion de son réseau algérien, alors que toutes ses lignes tunisiennes étaient soumises à la tutelle financière de l'Etat tunisien, avec garantie subsidiaire de la France en ce qui concerne les 220 kilomètres du réseau de la Medjerdah.

Il appartenait à la Régence qui se trouvait, désormais, à la suite de ces négociations, posséder la pleine maîtrise de ses chemins de fer, de poursuivre toutes les modifications de nature à en améliorer le rendement ; mais il était nécessaire, pour régulariser la situation au regard de la Compagnie, ainsi que le fait remarquer le Directeur général des Travaux Publics, dans son rapport de 1911, de conclure une entente avec la Société Bône-

Guelma de façon à substituer conventionnellement la Tunisie à la Métropole dans l'accomplissement des obligations qui résultaient des différents textes afférents à la garantie de revenu et d'exploitation. L'occasion était propice, d'autre part, pour faire disparaître des barèmes d'exploitation du réseau de la Medjerdah les anomalies existantes et pour régler définitivement de nombreuses questions restées jusque-là litigieuses, comme celles des travaux complémentaires et du nombre des trains. L'avenant du 20 décembre 1910 allait avoir pour objet d'opérer des modifications profondes en ce qui concerne aussi bien l'exploitation de la ligne de la Medjerdah que des autres lignes tunisiennes.

Cet avenant du 20 décembre 1910, intervenu entre le Gouvernement tunisien et la Compagnie Bône-Guelma, devait jeter les bases suivant lesquelles l'exploitation du réseau tunisien allait être continuée.

L'avenant du 20 décembre 1910. — Le préambule même de l'avenant expose très clairement les conditions dans lesquelles il a été possible d'envisager ces réformes et donne une idée assez complète du but que l'on a cherché à atteindre :

« Il a été exposé et convenu ce qui suit :

« Deux conventions des 17 mars 1902 et 15 mars 1910
« intervenues entre les Gouvernements français et tuni-
« sien... ont mis à la charge de la Tunisie les aléas de
« l'exploitation du réseau garanti, dit de la Medjerdah.
« Rien n'étant changé aux stipulations intervenues entre
« la France et la Compagnie Bône-Guelma au sujet de la
« garantie d'intérêt accordée par la Métropole à cette
« Compagnie, il appartient néanmoins à la Tunisie de

« poursuivre désormais, dans les conditions d'exploita-
« tion du réseau de la Medjerdah, toutes les modifica-
« tions de nature à en améliorer le rendement.

« Il y a lieu également d'apporter aux conventions de
« concession du réseau tunisien de la Compagnie un
« certain nombre de modifications dont la convenance a
« été reconnue par les deux parties contractantes... »

Dans son ensemble, l'avenant du 20 décembre 1910 se caractérise par une très sérieuse tentative de simplification des conventions antérieures. Des clauses techniques réorganisent les différentes lignes, fixent des nouveaux tarifs, plus rationnels et plus adaptés aux circonstances, déterminent d'une façon très précise le nombre de trains que la Compagnie devra mettre en service chaque jour, et concèdent à la Compagnie l'exploitation de nouvelles lignes peu importantes de Menzel-bou-Zelfa à Kelibia, des Nefzas à Tabarka et de Zaghouan à Bou-Ficha (1).

Il suffira d'indiquer les dispositions essentielles qui furent établies : C'est ainsi que la date d'expiration des concessions qui, antérieurement, variait du 24 mars 1976 au 29 décembre 1979 suivant certaines lignes est unifiée au 31 décembre 1979. De même, l'époque à laquelle l'Etat avait la faculté de rachat est reculée, pour l'ensemble du réseau, au 1^{er} janvier 1936 et l'article 46 spécifiait que cette faculté de rachat (2) s'exerce séparément pour chacun des deux groupes suivants :

1^o réseau de la Medjerdah, ligne de Bizerte et embranchements ;

(1) Cette dernière ligne ne fut pas réalisée.

(2) Des règles très précises étaient données pour déterminer les modalités suivant lesquelles le rachat devait s'effectuer pour chacun des groupes.

2° réseau à voie étroite.

Il faut également signaler, enfin, l'engagement pris par la Compagnie de verser au Gouvernement tunisien, dans les trois premiers mois de chaque année, à partir du 1^{er} janvier 1911 et jusqu'au rachat complet ou à l'expiration de sa concession, une annuité de 300.000 fr.

Mais l'une des modifications les plus importantes opérée par l'Avenant de 1910 consistait en ce que les différentes lignes étaient désormais groupées en quatre catégories :

1° le réseau de la Medjerdah (longueur 220 km.) (1), comprenant, comme il est dit dans la Première Partie, la ligne de Tunis à la frontière algérienne, le tronçon Tunis-Hamman-lif et une portion de l'embranchement Bèjà-Pont de Trajan ;

2° la ligne de Bizerte et la voie ferrée de Djedeïda à Bizerte ;

3° les embranchements de la ligne de Bizerte, comprenant la ligne de Bizerte aux Nefzas et à Tabarka et celle de Mateur à Nebeur ;

4° enfin le réseau à voie étroite, qui comprenait toutes les lignes au sud de Tunis.

Pour chacune de ces catégories, un compte spécial d'établissement et d'exploitation était institué :

A) *Compte d'établissement.* — Dans ce compte étaient inscrites les dépenses engagées par l'Etat tunisien pour la

(1) Le Gouvernement tunisien, aux termes de l'avenant de 1910 agissant pour le compte de la France, s'engageait à assurer du 1^{er} janvier 1910 au 6 mai 1976 inclusivement le service de la garantie d'intérêt de 6 % stipulée antérieurement, et ce, même dans le cas de rachat.

construction des lignes. Ces dépenses étaient majorées de 15 % si c'était l'Etat qui avait entrepris les travaux, elles étaient majorées seulement à 2,5 et 10 % (1), si c'était la Compagnie qui les avait entrepris.

En principe, ces comptes d'établissement pouvaient s'accroître du montant des travaux complémentaires exécutés. Cependant certaines clauses prévoyaient que les dépenses effectuées à ce titre pouvaient être imputées différemment (2).

B) *Compte d'exploitation*. — Les dépenses d'exploitation étaient calculées forfaitairement (3), comme par le passé. Cependant, les barèmes étaient nettement différents, ainsi que le tableau inséré à la page suivante permet de le constater.

Les modalités suivant lesquelles étaient remboursées les sommes avancées par l'Etat dans le cas des insuffisances de recette, ainsi que la façon dont étaient réparties les excédents de recettes présentaient de grandes analogies avec ce qui était en vigueur précédemment.

(1) Selon la nature des travaux.

(2) Voy. articles 30 et 31 de l'avenant.

(3) L'avenant de 1910 décidait que la ligne de Kairouan-Henchir-Souatir était désormais exploitée d'après le système du forfait.

*Tableau des nouveaux barèmes d'exploitation
par kilomètre institués par l'Avenant de 1910*

LIGNES OU GROUPES DE LIGNES	BARÈMES	MINIMA A APPLIQUER	OBSERVATIONS
1) Réseau de la Med-jerdah : Ligne de la Med-jerdah et Embranchement de Béja.	$1.750 \text{ fr.} + \frac{0,40}{2} \times R + 0,80 \times K + 1,50 \times K'$	a) $3.500 \text{ fr.} + 0,80 \times K + 1,50 \times K'$ b) $0,026 \times T + 0,30 \times U + \frac{r}{2}$ pour l'ensemble de la formule.	T, tonnage kilométrique des marchandises payant un maximum de 0,040 par tonne et par kilomètre. U, nombre des autres unités de trafic. Barème revisable en 1920.
Tunis à Hamman-el-lif	$1.500 \text{ fr.} + \frac{R}{2}$	3.000 fr.	
2) Ligne de Bizerte...	$1.750 \text{ fr.} + \frac{R}{2}$	3.500 fr.	
3) Embranch. de la ligne de Bizerte : Mateur-Tabarka ... Mateur-Nebeur ...	$1.500 \text{ fr.} + \frac{R}{2}$	1° 3.250 fr. 2° $0,026 \times U + \frac{r}{2}$	Le coefficient de 0,026 est revisable en 1920.
4) Réseau à voie étroite : Pont du Fahs à Kalaat-es-Senan . Henchir-Souatir ...	$1.500 \text{ fr.} + \frac{R}{2}$ $1.300 \text{ fr.} + \frac{R}{2}$	1° 3.000 fr. 2° $0,028 \times T + 0,027 \times T + 0,031 \times U + \frac{r}{2}$ 1° 3.000 fr. 2° $0,027 \times U + 0,030 \times U' + \frac{r}{2}$	T, nombre de tonnes kilom. de phosphates et minerais de fer jusqu'à concurrence de 575.000 tonnes à distance entière. T', nombre de tonnes en sus. U, nombre des autres unités de trafic.
Surplus du réseau à voie étroite..... Bou-Ficha et Keli-bia	$1.500 \text{ fr.} + \frac{R}{2}$ $1.050 \text{ fr.} + \frac{R}{2}$	3.000 fr. 2.100 fr.	
5) Lignes à voies de service : Voie étroite..... Voie normale.....	1.000 fr. 1.200 fr.		

R désigne la recette brute, impôt déduit.

r, les recettes accessoires de l'exploitation.

T, T', U et U', le nombre total des unités de trafic (voyageurs, tonnes de marchandises ou 200 k. de messageries transportés à 1 kilomètre).

K' et K, le nombre des kilomètres de trains accélérés ou non.

Cet avenant de 1910 a imposé à la Compagnie des sacrifices financiers importants ; l'Etat tunisien voyait au contraire augmenter sa participation dans les recettes. Toutefois, dans l'ensemble, en dehors des modifications techniques que nous avons signalées et des nouveaux barèmes, cet accord ne modifiait pas sensiblement les principes antérieurs.

C'est ce régime qui fut en vigueur jusqu'en 1922 ; cependant, nous le verrons, il fut pratiquement suspendu pendant une partie de la guerre, et la période d'après-guerre. Il convient, auparavant, d'indiquer ce qu'a donné à l'épreuve l'application de ce régime.

CHAPITRE IV

LES RÉSULTATS D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE D'APRÈS LE RÉGIME DU FORFAIT

SECTION I. — EXPOSÉ THÉORIQUE DU SYSTÈME DU FORFAIT

La construction des voies ferrées exige des fonds si considérables, et l'exploitation d'un réseau, les premières années surtout, présentent de tels risques que, pour attirer dans ce genre d'entreprise les capitaux privés, l'Etat a dû leur consentir des avantages particuliers.

C'est ainsi qu'on est arrivé, principalement en France au ^{xix}^e siècle, à la conception de la garantie d'intérêt.

Sa forme la plus simple est celle qui est dite de la garantie aux dépenses réelles : la comparaison des recettes et des dépenses réellement effectuées détermine les obligations financières respectives de l'Etat et de l'exploitant, telles qu'elles découlent du contrat de concession. C'est le système en vigueur dans les Grands Réseaux français.

Il exige une vérification minutieuse par l'Etat des recettes, ce qui est relativement aisé, mais surtout des dépenses, ce qui l'est moins. Aussi, est-on arrivé à une conception, intermédiaire en quelque sorte entre la subvention pure et simple et la garantie d'intérêt proprement dite, celui du forfait. C'est un système qui a été

souvent adopté pour les compagnies de chemins de fer secondaires d'intérêt général et de chemins de fer d'intérêt local. Il consiste à remplacer l'un des éléments qui servent au calcul de la garantie d'intérêt, les dépenses généralement, par un forfait.

M. Romieu (1) classe en trois catégories les forfaits qui ont été le plus souvent employés :

Forfait sur le taux des émissions d'obligations.

Forfait portant sur les dépenses d'établissement des lignes ;

Forfait portant sur les dépenses d'exploitation, et il donne des raisons qui les justifient parfaitement

Ce système permet, en effet, de simplifier les opérations du contrôle. La vérification des dépenses réelles exige l'examen des moindres dépenses. Une détermination forfaitaire dispense le contrôleur d'entrer dans le détail et laisse à la compagnie concessionnaire une certaine indépendance.

En outre, comme on s'attendait à ce que l'exploitation des compagnies secondaires restât déficitaire, on a voulu limiter les risques courus par le Trésor. N'ayant que peu d'espairs de réaliser un bénéfice, le concessionnaire pouvait être tenté de multiplier les dépenses de premier établissement, d'emprunter à des taux élevés et d'exploiter sans souci d'économie. Du fait de l'existence des forfaits, les dépenses en sus des maxima forfaitaires ne sont pas pas couvertes par la garantie d'intérêt et le concessionnaire s'expose à en supporter la charge définitive.

Ce procédé, enfin, laisse aux compagnies la possibilité

(1) ROMIEU : *Cours à l'Ecole des Sciences Politiques : Matières administratives*,

de réaliser des bénéfices certains. En effet, la garantie d'intérêt risquant pour ces petites lignes de devenir perpétuelle du fait de la faiblesse du trafic, on s'est préoccupé d'intéresser les concessionnaires à la bonne exploitation par la perspective d'un gain. A une époque où les primes de gestion n'étaient pas imaginées, on s'est servi du système des forfaits comme d'un moyen détourné pour les faire bénéficier d'une bonne gestion. Lorsqu'il existe un forfait qui sert de base aux comptes de garantie d'intérêt, l'exploitant est incité à gérer d'une façon plus économique que ne le prévoit le forfait, car il conserve la différence entre le montant de ce forfait et les sommes réellement versées.

Ces avantages ont donné, avant-guerre, une grande vogue à ce régime. Cependant, il n'est pas sans inconvénients et M. Colson (1) en a exposé le mécanisme et ses conséquences probables :

« Au lieu de déterminer le taux de la garantie d'intérêt d'après le montant réel des charges des emprunts, on a arrêté d'avance ce taux à tant pour cent.

« Au lieu d'assurer le service d'intérêt des sommes réellement dépensées pour l'établissement des lignes, l'Etat a garanti l'intérêt au taux convenu à un capital fixé pour chaque ligne à l'acte de concession.

« Enfin, au lieu de calculer chaque année, la recette nette ou le déficit de l'exploitation en prenant la différence entre la recette brute et la dépense effective, on admet que les frais d'exploitation atteindront un chiffre déterminé à l'avance en fonction de la recette

(1) COLSON : *La Garantie d'intérêt (Annales des Ponts et Chaussées, 1888)*.

« par un barème conventionnel et c'est en appliquant ce
 « barème que l'on calcule le déficit à combler chaque
 « année par la garantie.

Il ajoutait : « La Compagnie, qui prend la concession
 « dans ces conditions, n'a pas besoin de recettes élevées
 « pour gagner dans l'affaire. Ce n'est pas de la valeur
 « commerciale des lignes que dépend son bénéfice, mais
 « du montant du forfait. Si elle emprunte à un taux infé-
 « rieur à celui de l'intérêt qui lui est assuré, si elle cons-
 « truit en ne dépensant qu'une partie du capital garanti,
 « si elle exploite moyennant une dépense inférieure à celle
 « qui lui est allouée, les bénéfices ainsi réalisés donnent
 « lieu à une augmentation de dividendes. »

Mais, c'est pour les dépenses d'exploitation surtout
 que le forfait présente des inconvénients. D'après les
 barèmes appliqués sur le réseau de l'Est Algérien, par
 exemple, avant son rachat par l'Algérie, le montant des
 frais d'exploitation se calculait uniquement d'après la
 recette brute. Or (1) « la recette brute dépend de deux
 « éléments : l'importance du trafic et l'élévation des
 « tarifs. Le premier de ces deux éléments est le seul
 « qui influe sur le montant de la dépense, l'autre n'agit
 « que sur la recette. Par conséquent, pour un même tra-
 « fic, quels que soient les tarifs, les frais d'exploitation
 « sont les mêmes, mais la recette brute est d'autant
 « moindre que les tarifs sont plus bas, ainsi les formules
 « où la recette brute entre seule comme variable, rému-
 « nèrent le concessionnaire d'autant plus mal que lui-
 « même traite mieux le public ! »

Certains forfaits ne prévoient rien pour les travaux

(1) COLSON : Déjà cité.

complémentaires, le concessionnaire, dans ce cas, est obligé de les effectuer à ses frais. On imagine dès lors les difficultés que cette omission peut faire surgir.

Toutefois l'une des critiques les plus fondées résulte du fait que si, en temps normal, le système du forfait, malgré ses imperfections, permet tout de même de régir les rapports de concessionnaire à concédant, les périodes d'instabilité monétaire, de crise, le temps de guerre rendent complètement inutile le système qui ne joue plus ou qui joue très mal. Le concessionnaire se trouve alors livré à lui seul et acculé à des difficultés insurmontables.

En résumé, comme en France, où le système avait permis d'assurer le développement des chemins de fer au moyen de capitaux privés, la garantie d'intérêt fut accordée à ceux qui furent investis en Afrique du Nord lorsqu'on reconnut la nécessité de doter cette région de voies ferrées. Mais, en raison sans doute de l'éloignement entre le concédant, la Métropole et les concessionnaires, cette garantie revêtit généralement la forme du forfait. Ce fut le cas pour toutes les lignes algériennes de la Compagnie Bône-Guelma (1), ainsi que pour ses lignes tunisiennes, avec toutefois des modalités différentes.

L'expérience qui a été faite du forfait en Afrique du Nord va nous permettre, en étudiant le cas de la Compagnie Bône-Guelma, de tirer, mieux encore que de l'exposé théorique que vous venons de faire des principaux avantages et inconvénients du système, une conclusion générale.

(1) Il faut cependant signaler (Voy. II^e Partie, Chapitre I^{er}) que la Convention du 13 septembre 1872, qui concédait la ligne de Bône-Guelma, avait admis le système des dépenses réelles. Mais, il fut très

C'est qu'il est extrêmement difficile, peut-être même impossible dans la pratique de calculer un barème de forfait qui permette, pour une longue période, de parer à un double risque : Il arrive, en premier lieu, que dans certains cas, le concessionnaire perde tout intérêt à développer le trafic et même, au delà d'une limite donnée, qu'il subisse des pertes en raison directe de ce développement ; il est, en second lieu, en cas de crise, de guerre ou de troubles monétaires, dans l'incapacité de se défendre contre les vicissitudes économiques qui en sont la conséquence, lorsque celles-ci atteignent une amplitude qui n'a pas été prévue.

SECTION II. — LES RÉSULTATS D'EXPLOITATION

DU RÉSEAU ALGÉRIEN

CONSÉQUENCES DE L'APPLICATION DU FORFAIT : LE RACHAT

L'étude des résultats d'exploitation du réseau algérien de la Compagnie permet de constater que les recettes brutes kilométriques de ces différentes lignes ont eu une progression continue. C'est ainsi que pour la ligne de Bône à Guelma, elles sont passées de 7.625 francs en 1879 à 11.474 francs en 1886. Légèrement inférieures en 1887 et 1888, elles se fixaient à 13.569 francs en 1895. De 1896 à 1912, elles ont progressé régulièrement et dépassaient 20.000 francs à cette dernière date.

La ligne de Guelma au Kroubs suit la même courbe, cependant les recettes ont été sensiblement moins élevées. Elles atteignaient seulement 3.019 francs et 3.446

vite remplacé par le système du forfait, à la suite de la convention du 16 octobre 1876.

francs en 1879 et 1889. Depuis 1895, elles passent brusquement à 6.000 francs pour se fixer à 7.060 francs en 1910. Jusqu'en 1915, elles ont varié entre 7 et 8.000 fr.

C'est la voie ferrée de Duvivier à Souk-Ahras qui a donné les recettes kilométriques les plus importantes : il suffit d'indiquer qu'en 1881, elles n'étaient que de 8.110 francs, elles atteignaient 12.250 francs en 1890, 13.666 francs en 1896, 21.224 francs en 1904, pour se fixer aux environs de 22.000 francs en 1912. L'année 1913 devait être exceptionnelle puisque en effet, après avoir dépassé 26.170 francs, les recettes retombaient à 18.552 francs en 1914.

Les résultats financiers de la ligne de Souk-Ahras à Sidi-el-Hemessi ne présentent pas ces variations si brusques et les recettes kilométriques arrivaient à peine à 2.152 francs en 1884 ; à part certaines années comme 1887, 1889, 1890 où elles donnèrent respectivement 4.832 francs, 4.129 francs, 5.188 francs, elles n'atteignirent 3.480 francs qu'en 1904 et ce fut seulement en 1911 qu'elles furent supérieures à 4.000 francs.

Le chemin de fer minier de Souk-Ahras à Tébessa, au contraire, a eu des recettes plus importantes : alors qu'en 1888, elles n'étaient que de 2.346 francs, elles donnaient 8.226 francs en 1896, pour atteindre 10.127 francs en 1898. Depuis cette époque, le trafic important sur cette voie ferrée a permis d'obtenir des recettes kilométriques annuelles variant entre 10 et 14.000 francs. En 1913, elles furent de 17.682 francs pour retomber à 11.271 francs en 1914.

Ces recettes, toutefois, ont été nettement insuffisantes dans l'ensemble, pour que la Compagnie retire de l'exploitation de ses lignes algériennes un bénéfice réel.

La cause doit en être cherchée dans l'application du forfait.

En effet, le régime général des conventions passées entre l'Etat et la Compagnie ne laissait à celle-ci, pour se couvrir de ses dépenses réelles, qu'une partie de ses recettes fixée à forfait et suivant un coefficient variable avec cette recette elle-même. Ce forfait pouvait être supérieur ou inférieur à la dépense réelle.

Pour la gestion de ces lignes ainsi que le remarque M. Bernard (1), la Compagnie Bône-Guelma a obtenu, en 1877, des forfaits sur tout : construction, exploitation, taux d'émission.

La gestion du réseau algérien d'après ce régime a valu à la Compagnie bien des critiques, dont l'une des plus sévères peut-être, a été faite par M. Pelletan (2) :

« A dater de 1877, la Compagnie Bône-Guelma a pu se
« reposer : elle n'a ni construit, ni exploité, ni offert ses
« titres au public. Elle n'a eu qu'à repasser ces trois
« occupations à une Maison de banque et à deux autres
« sociétés, laissant amicalement à chacune d'elles une
« part sérieuse des bénéfices, aisément obtenus avec les
« forfaits et bornant sa tâche à doter largement avec le
« surplus ses actionnaires, ses états-majors et ses réserves. »

La Compagnie, par une note du mois d'octobre 1890, répondit comme il convenait aux attaques nombreuses dont elle était l'objet.

Elle faisait valoir avec raison que, tout récemment constituée, et n'ayant, par conséquent, pas suffisamment d'expérience, elle avait provisoirement confié, en effet,

(1) BERNARD : 1913, *Les Chemins de fer algériens*.

(2) PELLETAN : *Rapport sur les Conventions algériennes*.

la gestion de ses voies ferrées à une entreprise dans le but d'éviter les aléas de l'exploitation (1).

En outre, il était naturel qu'elle songeât à traiter avec la Société des Batignolles, pour la construction et l'équipement de ses voies ferrées, en raison de l'importance des travaux à réaliser dans un pays encore insoumis. C'était, du reste, la seule façon pour elle de pouvoir assurer la mise en exploitation de ses lignes dans les délais impartis par les conventions de concession.

Mais ce qui lui fut le plus reproché, ce fut la façon dont elle procéda à l'émission des 240.000 obligations qui eut lieu en 1877 : La Compagnie les avait cédées immédiatement et en bloc à la Banque de Paris et des Pays-Bas au prix de 250 francs chacune, et la totalité de l'intérêt garanti était ainsi absorbée par le service de l'emprunt. Peu de temps après l'émission avait lieu au prix de 306 fr. 25, donnant à la Banque émettrice un produit supérieur à 13 millions et demi au prix qu'elle avait payé. Les circonstances dans lesquelles l'opération avait été effectuée pouvait prêter à critique, mais, ainsi que la Compagnie le faisait remarquer, la Banque s'engageait dans un gros risque en prenant ferme une telle quantité de titres pour une Compagnie encore peu connue.

Une première émission avait été tentée le 31 juillet 1877 et n'avait pas réussi ; d'autre part, le taux d'émission fixé à 6 % qui avait été admis par le Parlement, s'expliquait fort bien en raison de la tension du marché.

Il faut cependant convenir que le système du forfait qui servait à déterminer la garantie d'intérêt pour les

(1) A partir de 1886, la Compagnie Bône-Guelma exploita directement toutes ses lignes.

lignes algériennes de la Compagnie, présentait les graves inconvénients dont il a été parlé plus haut.

La forme même des barèmes fixant un minimum, au-dessous desquels les frais conventionnels d'exploitation ne descendent jamais, était dangereuse :

Toutes les fois que la recette restait sensiblement inférieure au chiffre nécessaire pour que ce minimum soit dépassé, la Compagnie n'avait aucun intérêt à effectuer les transports, elle avait même intérêt à ne rien transporter. C'est ainsi que ce minimum était fixé à 11.000 francs par kilomètre pour la ligne Guelma-Le Kroubs : tant que ce chiffre n'était pas dépassé, quel que soit le trafic, la somme allouée à la Compagnie ne variait pas et elle était fixée à 7.700 francs. Les exemples peuvent être multipliés : Pour la ligne de Bône à Guelma, ce minimum était de 11.000 francs également, alors que la somme allouée à la Compagnie était de 7.000 francs. De même pour la ligne de Souk-Ahras à Tébessa, au-dessous de 5.000 francs de recette brute par kilomètre, les dépenses d'exploitation étaient fixées à forfait à 5.000 francs.

Une remarque du même genre peut être faite au sujet de ces barèmes : pour toutes les lignes algériennes de la Compagnie, jusqu'à 20.000 francs de recette kilométrique, celle-ci avait un avantage évident à empêcher toute augmentation de trafic, car le supplément de dépense conventionnelle accordé n'était pas en rapport avec le supplément de dépense réelle à engager et elle devait, en plus, payer de ses deniers les travaux complémentaires ou acquisitions de matériel qu'aurait entraîné inévitablement tout accroissement du mouvement marchandises ou voyageurs.

D'autre part, dans le cas où il était nécessaire de pré-

voir un abaissement de tarif pour les transports des matières pondéreuses, transports qui ne peuvent s'effectuer qu'à des prix très bas, c'était la Compagnie qui en supportait tous les frais. L'exemple que cite M. Colson (1) est tout à fait saisissant et s'applique parfaitement ici : « Soit un courant de trafic qui avec un tarif
 « à 9 centimes par tonne kilométrique donne 9.000
 « francs de recette brute. Sur ces 9.000 francs, 3.000
 « reviennent au concessionnaire et si la dépense spéciale
 « que lui occasionnent ces transports en sus des frais
 « constants d'exploitation n'est que de 2 centimes par
 « tonne kilométrique, soit de 2.000 francs en tout, il
 « gagne encore 1.000 francs. Supposons qu'en réduisant
 « le tarif d'un tiers, c'est-à-dire en le ramenant à 6 cen-
 « times, on puisse doubler le trafic, la recette brute sera
 « portée à 12.000 francs et la dépense à 4.000 francs,
 « c'est-à-dire le chiffre précisément égal au tiers alloué
 « au concessionnaire : celui-ci, en augmentant de 2.000
 « francs le produit net de la ligne au grand bénéfice de
 « l'Etat et du public, aura perdu les 1.000 francs de
 « bénéfice qu'il réalisait avant. »

Cela n'empêchait pas, cependant, que le 21 février 1893, la Compagnie Bône-Guelma consentait un tarif très réduit pour le transport des phosphates de Tébessa à Bône (il était de 0 fr. 031 environ par tonne kilométrique).

Or, le coefficient applicable, en vertu des conventions, ne laissait guère à la Compagnie que 1 centime 68, somme insuffisante pour couvrir ses dépenses. La perte, rapportée à la tonne kilométrique, était d'un peu plus d'un

(1) COLSON : *loc. cit.*

centime, en sorte qu'elle perdait environ 2 francs par tonne de phosphate expédiée sur le port d'embarquement (1). Le transport des phosphates, de 1896 à 1908 inclus, lui a causé un déficit qui a absorbé non seulement les 2.397.000 francs que les barèmes lui avaient permis de mettre en réserve de 1879 à 1895, mais encore, l'a mis à découvert d'une somme dépassant 1.346.400 francs. Pour l'année 1911, l'application du tarif des phosphates a infligé à la Compagnie, par le jeu du forfait d'exploitation, une perte qui a pu être évaluée à 650.000 fr. (2).

Les barèmes applicables ne laissent à la Compagnie sur ces transports taxés à très bas prix que 52 à 57 % de la recette. Le coefficient d'exploitation réel, toujours élevé sur tous les réseaux pour les transports de matières pondéreuses, l'est particulièrement sur la ligne Tébessa à Bône, de profil accidenté et d'entretien onéreux. Il était très supérieur au chiffre fixé qui vient d'être donné comme découlant de l'exploitation des barèmes. La perte moyenne de la Compagnie atteignait surtout dans les dix dernières années avant 1915 plus d'un demi-million par an.

Il y a donc lieu de s'étonner de cette phrase de M. Pelletan : « On peut dire avec une exactitude arithmétique que l'industrie des transports est l'accessoire pour les Compagnies algériennes, et qu'elles exploitent beaucoup plus la caisse de garantie que leurs voies ferrées. »

(1) Le 16 avril 1906, la Compagnie adhérait au programme d'unification des tarifs dont le Gouvernement algérien demandait l'adoption à tous les réseaux algériens. L'adoption de ces tarifs unifiés correspond à un sacrifice de 261.920 fr. pour cette année-là.

(2) Publications de la Compagnie Bône-Guelma, du 25 avril 1912.

Si, pour employer un mot de M. Mechin (1) « le concessionnaire a tendance en général à exploiter non pas son réseau, mais sa formule », les faits précis qui ont été indiqués ne permettent-ils pas de faire une exception, cependant, pour la Compagnie Bône-Guelma ? Après ces exemples, pourra-t-on soutenir que celle-ci « n'a jamais vu dans sa concession qu'une opération financière devant donner des résultats immédiats » ?

Il suffirait du reste de rappeler la progression non interrompue qui a fait doubler ses recettes de 1884 à 1892 et qui les a accrues de plus de 60 %, si l'on s'en tient à la période comprise entre 1888 et 1891.

Les barèmes qui servaient, ainsi, à fixer les dépenses d'exploitation étaient préjudiciables non seulement à la Compagnie qui voyait ses bénéfices s'épuiser peu à peu, mais aussi au concédant qui par le paiement de la garantie subissait le contre-coup de cet état de choses.

Mais, des difficultés surgirent également dans les premières conventions passées pour la concession des lignes algériennes, entre l'Etat et la Compagnie, car on avait omis de régler les dépenses pour les travaux complémentaires. Par ce terme de travaux complémentaires, on entend tous les travaux entrepris par le concessionnaire, dans le but d'améliorer les lignes, d'agrandir les installations déjà faites et de développer le matériel existant.

Ils se différencient donc des dépenses d'exploitation, qui ont seulement pour but de maintenir les lignes en bon état. Cette absence d'indication pour fixer les dépenses de ces travaux devait donc nécessairement provoquer des difficultés graves pour la Compagnie. En effet, elles ne tardèrent pas à se présenter :

(1) MECHIN : *Chêmins de fer du Maroc*, Paris 1928.

Ainsi, l'article 3 de la Convention du 16 octobre 1876, relative à la concession de la ligne Bône-Guelma avait bien indiqué que ces travaux ne pourraient être entrepris qu'avec l'autorisation du Département à des conditions à régler avec lui. Ces conditions n'avaient jamais été réglées et la question des travaux complémentaires effectués par la Compagnie, à la suite de la loi du 26 mars 1877 qui transformait la ligne de Bône à Guelma en ligne d'intérêt général, n'avait pas été résolue.

En 1908, on avait essayé de régler tous les litiges entre l'Etat et la Compagnie par un projet de Convention qui ne fut pas réalisé. On peut toutefois indiquer les conditions dans lesquelles l'accord fut ultérieurement réalisé :

Les travaux et acquisitions de matériel roulant nécessités pour la transformation de cette ligne se divisent en deux : la première catégorie se rapporte aux améliorations faites par la Compagnie depuis la loi du 26 mars 1877 jusqu'à la fin de 1894 et comprend les dépenses engagées à ce titre pendant cette période. Ces travaux et acquisitions de matériel roulant, n'ayant pas fait l'objet de projets réguliers, les dépenses qui en résultaient ne peuvent aux termes de l'arrêt du Conseil d'Etat du 22 juillet 1892 être admises à la garantie qu'après qu'un règlement sera intervenu entre l'Etat et la Compagnie pour fixer le chiffre définitif et la date de leur entrée en garantie. Ces dépenses s'élevaient à 1.528.003 francs 44.

La seconde catégorie comprend les travaux ou acquisitions de matériel roulant effectués depuis 1895 en vertu des projets réguliers présentés à l'Administration, exécutés après décision approbative mais sans règlement préalable de l'imputation des dépenses et reçus par l'Ad-

ministration au 31 décembre 1904. Ces dépenses s'élevaient à 622.398 fr. 39, dont les intérêts étaient évalués à 31.146 francs. Le règlement de ce litige a abouti à un accord mettant à la charge de l'Etat une indemnité de 1.064.920 francs, y compris les intérêts jusqu'au 1^{er} juillet 1907 et plus les intérêts à 4 % pour la période écoulée entre le 1^{er} juillet 1907 et la date de paiement de cette créance. On voit donc par cet exemple les conséquences qui résultaient de l'application du système du forfait. Il en était de même, à plus forte raison, pour les lignes Guelma-Le Kroubs, Duvivier-Souk-Ahras-Sid-el-Hemessi et pour la voie ferrée de la Medjerdah (1) pour lesquelles la Compagnie dut inscrire ces dépenses des travaux complémentaires parmi les dépenses d'exploitation, ce qui avait des répercussions graves pour la Compagnie et pour l'Administration.

D'autre part, dans certaines circonstances, la Compagnie devait faire face à de nouvelles charges : Ainsi, à la suite de graves inondations, survenues en 1882, qui avaient détérioré les lignes algériennes, des travaux furent entrepris pour un montant de plus de 4 millions et ces dépenses furent payées sur les économies réalisées sur les forfaits de construction.

Pour toutes ces raisons, la nécessité apparut à l'Etat de prévoir, désormais, dans les nouvelles conventions de concession un compte spécial pour les travaux complémentaires. La convention du 23 mai 1885 spécifiait, pour la première fois, une somme de 2 millions destinée à

(1) Par l'avenant du 20 décembre 1910, des modifications profondes furent opérées en ce qui concerne le régime de la ligne de la Medjerdah.

payer ces dépenses, et on va pouvoir constater, dans la section II, que toutes les clauses financières particulières à chaque ligne tunisienne, concédée à partir de 1885, contenait des dispositions particulières pour les dépenses complémentaires.

*
*
*

En résumé, ainsi que le déclarait nettement la Compagnie Bône-Guelma dans une note du 25 avril 1912, « l'absence ou l'insuffisance des stipulations relatives « aux travaux complémentaires, la forme illogique des « barèmes d'exploitation qui mettent les intérêts de la « Compagnie en opposition avec ceux du réseau, des « régions desservies et du Trésor, ont été reconnues « incompatibles avec le trafic présent et futur de la « Compagnie » (1).

Ainsi se trouve vérifiée par l'exemple des lignes algériennes l'une des propositions que nous avons émises à l'occasion des critiques faites au système du forfait : à savoir que celui-ci ne favorise pas le trafic. Nous venons de voir comment la Compagnie Bône-Guelma en essayant tout de même de faire des tarifs plus bas, notamment sur la ligne de Souk-Ahras à Tébessa, s'était mise dans une situation telle que le jeu des forfaits d'exploitation avait progressivement détruit l'équilibre de ses ressources et de ses charges.

Le rachat par l'Algérie de ces différentes lignes allait être, pour une très large part, la conséquence de cet état de choses.

(1) Note de la Compagnie, du 25 avril 1912.

Le rachat algérien. — La Compagnie, depuis de nombreuses années, faisait les plus sérieux efforts en vue de porter remède à une situation aussi illogique et aussi désastreuse. C'est ainsi que celle-ci demanda plusieurs fois une révision générale du forfait.

Le 29 janvier 1908, elle adressait au Gouverneur Général de l'Algérie une double proposition d'avenant à ces conventions : l'une relative à la ligne de Souk-Ahras à Tébessa, l'autre, à l'ensemble des lignes algériennes. Le 2 juillet 1908, la première de ces propositions était accompagnée de l'envoi d'un programme technique de transformations des lignes de Tébessa à Bône. Enfin, par lettre du 22 février 1909, le Gouverneur Général de l'Algérie avait demandé à la Compagnie de nouvelles propositions de remaniement d'ensemble de ces conventions, propositions qui lui furent remises le 15 mars de la même année.

Les sacrifices, que la Compagnie consentait à faire, méritent d'être indiqués, car ils prouvent toute l'importance que celle-ci attachait à conserver ce réseau algérien : le tracé accidenté de la ligne Souk-Ahras-Tébessa s'étant révélé d'entretien trop onéreux, la Compagnie projetait de construire et d'équiper une nouvelle ligne desservant les centres miniers de l'Ouenza, Bou-Kadra, Le Kouif et du Djebel-Onk, qui se substituerait, en quelque sorte, à la ligne actuelle de Tébessa à Bône et la prolongerait vers le Sud.

Les frais d'établissement de ce nouveau réseau restaient à la charge de la Compagnie, ainsi que l'intégralité des dépenses pour travaux complémentaires. Il était prévu que la durée de la nouvelle concession prendrait fin le 7 mai 1976, mais que l'Algérie pourrait opérer le

rachat de ces lignes au bout de 35 ans, temps prévu pour l'amortissement du capital. En outre, des dispositions particulièrement avantageuses pour l'Algérie concernaient la façon dont devait se faire le partage des bénéfices et dont seraient calculées à forfait les dépenses d'exploitation.

Enfin, des améliorations importantes devraient être apportées à l'ensemble des lignes algériennes.

La Commission d'examen, en face de ces propositions substantielles, se contenta de poser comme condition essentielle et primordiale une réduction de l'intérêt de 6 % garanti aux actionnaires par l'article 7 des statuts.

La Compagnie, en raison du caractère et de la nature même de ses titres, ne pouvait admettre une telle demande. Ce refus devait amener l'Algérie à racheter toutes les lignes algériennes de la Compagnie, ainsi qu'elle en avait la faculté depuis la loi du 23 juillet 1904 qui lui donnait la libre disposition de ses chemins de fer (1).

A la suite des délibérations de l'Assemblée plénière des Délégations financières le 26 mai 1914, et du Conseil Supérieur de l'Algérie le 28 mai de la même année, le décret du 9 juin 1914, pris, après avis du Conseil d'Etat, autorise l'Algérie à opérer ce rachat.

Par l'arrêté du 27 février 1915, le Gouverneur Général de l'Algérie fixe au 1^{er} avril 1915 la reprise effective des 448 kilomètres du réseau. Le calcul des annuités de rachat fut accompli selon les prescriptions indiquées dans les conventions de 1877, et c'est ainsi qu'à partir du 1^{er} janvier 1924 et jusqu'au 7 mai 1976, date de l'expiration de

(1) Voir I^{re} Partie : *Réseau algérien*.

la concession, le montant de l'annuité de rachat à payer à la dite Compagnie par l'Algérie s'élèvera à la somme de 5.787.150 francs. Cette somme permet à la Compagnie de faire face à ses charges financières et d'allouer à ses actions l'intérêt annuel garanti de 30 francs.

L'établissement de cette annuité de rachat n'a pas soulevé de grosses difficultés dans l'ensemble, et toutes les questions délicates ont été réglées par un arbitrage de M. Colson du 28 septembre 1923, et qui a attribué à la Compagnie une somme de 4.193.867 francs, représentant le montant en argent des revendications de la Compagnie dont le bien fondé a été reconnu.

La seule vraiment très grave contestation qui se soit élevée concernait les sommes avancées par l'Etat ou l'Algérie à la Compagnie, du chef de la garantie d'intérêt ou des insuffisances d'exploitation.

Alors que l'Algérie soutenait que cette dette devait être compensée en vertu du droit commun par tout l'actif de la Compagnie, actif algérien comme actif tunisien, la Compagnie prétendait, au contraire, en se basant sur les clauses des conventions, que toute revendication de ce chef, est exclue par l'article 10 de la Convention du 4 mars 1874, qui, tout en décidant qu'après avoir affecté au remboursement de la dette de garantie tout l'excédent des recettes nettes sur la somme de 12.000 francs par kilomètre, ajoutait « étant bien entendu qu'il ne pourra être exercé de réclamation sur d'autre actif de la concession ou de la Compagnie que le dit excédent ».

L'Algérie estimait que cette phrase ne s'appliquait qu'à la période d'exploitation par la Compagnie, tandis que celle-ci la considérait comme n'étant susceptible d'appli-

cation qu'en cas de rachat ou à l'expiration de la concession.

D'ailleurs, le décret du 9 juin 1914 subordonnait l'autorisation du rachat à donner par le Gouvernement français à l'Algérie, à l'engagement par celle-ci de n'exercer aucune réalisation sur l'actif tunisien.

L'arbitrage de M. Colson donna raison à la Compagnie. Invitée à fournir des propositions, celle-ci soumit à l'Algérie et à la Tunisie un projet de ventilation de ses réserves, qui indiquait que les réserves algériennes de la Compagnie se soldaient non par un excédent, mais par un déficit, ce qui rendait vaine toute discussion, pour l'avenir.

Cette reprise entraînait obligatoirement celle du tramway de Saint-Paul à Randon, d'après le cahier des charges de la Convention du 20 avril 1898. Elle eut lieu, selon les mêmes modalités, mais pour des raisons diverses, elle ne fut effective que le 1^{er} janvier 1916.

SECTION III. — LES RÉSULTATS D'EXPLOITATION

f

DES LIGNES TUNISIENNES

CONSÉQUENCES DE L'APPLICATION DU FORFAIT : LE RACHAT

L'application du forfait, tel qu'il avait été établi par les conventions, a eu des conséquences graves sur les résultats d'exploitation du réseau algérien de la Compagnie. Toutes les fois que celle-ci abaissait ses tarifs pour favoriser le transport des matières pondéreuses, il en résultait pour elle, nous l'avons vu, une aggravation de sa situation financière. Le rachat des lignes algériennes en 1915 mit un terme à ses difficultés. L'examen des résultats d'exploitation des voies ferrées de la Régence, con-

cédées à la Compagnie, va nous montrer que c'est pour des motifs très différents que l'application du forfait (1) a conduit ici au rachat du réseau tunisien.

En effet, il est curieux de constater que, durant la même période, les recettes kilométriques moyennes des différentes lignes, exploitées dans le Protectorat, ont été très sensiblement supérieures à celles des lignes exploitées en Algérie :

C'est ainsi que pour la ligne de la Medjerdah la recette kilométrique moyenne, modeste au début, a varié entre 4 et 5.000 francs, pendant la période 1882-1889 ; elle a augmenté ensuite, avec quelques oscillations et s'est maintenue entre 9 et 10.000 francs pendant la période 1895-1901 (sauf en 1896) ; elle a dépassé 13.000 francs en 1904 pour redescendre légèrement ensuite. Elle a de nouveau atteint 13.000 francs en 1909 et a été un peu supérieure à 14.000 francs en 1910.

En raison de la garantie d'intérêt, accordée par le Gouvernement français sur cette ligne et supportée par la Tunisie avec la participation de la France, à partir de 1902-1910 (2), cette somme de 14.000 francs ne permettait pas de rembourser les insuffisances d'exploitation antérieures et les sommes avancées précédemment au titre de la garantie de revenu. Il eut fallu que la recette excédât 20.000 francs dans le premier cas et fut voisine de 30.000 dans le second. Quoi qu'il en soit, le trafic était encore susceptible de se développer et on pouvait envisager l'époque où il serait possible d'opérer les remboursements des capitaux avancés pour l'exploitation de

(1) Pour le système du forfait établi pour les lignes tunisiennes, voyez Chapitre III.

(2) Voyez II^e Partie, Chapitre III.

cette ligne. Les chiffres que nous reproduisons ci-dessous montrent d'une façon frappante la progression continue des recettes annuelles et corrélativement la diminution des sommes versées au titre de la garantie de revenu et d'exploitation

RÉSEAU DE LA MEDJERDAH

Résultats financiers de l'exploitation depuis l'origine

Années	Recettes annuelles	Garantie de revenu et d'exploitation
1878.....	84.572 fr.	369.548 fr.
1879.....	280.605 »»	1.330.553 »»
1880.....	374.153 »»	2.843.194 »»
1881.....	728.368 »»	2.654.390 »»
1882.....	805.725 »»	2.736.600 »»
1883.....	1.035.987 »»	2.652.593 »»
1884.....	908.299 »»	2.913.476 »»
1885.....	991.640 »»	2.903.294 »»
1886.....	1.113.795 »»	2.781.138 »»
1887.....	1.077.383 »»	2.817.551 »»
1888.....	938.974 »»	3.065.919 »»
1889.....	995.851 »»	3.043.327 »»
1890.....	1.419.488 »»	2.619.690 »»
1891.....	1.876.184 »»	2.162.993 »»
1892.....	1.669.713 »»	2.369.464 »»
1893.....	1.398.274 »»	2.640.903 »»
1894.....	1.587.052 »»	2.452.126 »»
1895.....	2.149.925 »»	1.899.065 »»
1896.....	1.921.375 »»	2.134.599 »»
1897.....	1.888.021 »»	2.167.138 »»
1898.....	2.032.903 »»	2.024.752 »»
1899.....	2.182.778 »»	1.896.320 »»
1900.....	2.116.077 »»	1.952.546 »»
1901.....	2.250.113 »»	1.835.036 »»
1902.....	2.311.506 »»	1.773.023 »»
1903.....	2.616.667 »»	1.528.681 »»

Années	Recettes annuelles	Garantie de revenu et d'exploitation
1904.....	2.973.529 »»	1.263.396 »»
1905.....	2.546.727 »»	1.556.990 »»
1906.....	2.356.593 »»	1.758.173 »»
1907.....	2.730.217 »»	1.472.606 »»
1908.....	2.802.410 »»	1.431.732 »»
1909.....	2.984.105 »»	1.288.124 »»
1910.....	3.170.995 »»	1.162.331 »»
Total....	56.320.004 »»	69.501.271 »»

Pour les recettes kilométriques moyennes des autres lignes tunisiennes, nous avons dressé le tableau suivant :

Années	Djérida-Bizerte	Tunis-Cap Bon-Sahel	Pont de Fahs-Kalaat-Senam et embranchements	Aïn-Ghrasesia-Henchir - Souatir	T. G. M.	Saint-Paul à Randon
1894.	2.886 fr.	»	»	»	»	»
1895.	2.640 »	1.871 fr.	»	»	»	»
1896.	2.932 »	2.326 »	»	»	»	»
1897.	3.216 »	2.381 »	»	»	»	»
1898.	4.444 »	3.163 »	»	»	8.643 fr.	»
1899.	5.639 »	3.198 »	»	»	14.430 »	1.972 fr.
1900.	6.508 »	2.684 »	»	»	14.222 »	1.820 »
1901.	8.810 »	3.042 »	»	»	14.871 »	1.677 »
1902.	10.804 »	3.352 »	»	»	16.328 »	2.039 »
1903.	10.434 »	4.242 »	»	»	16.087 »	1.892 »
1904.	9.400 »	4.628 »	»	»	17.761 »	1.592 »
1905.	8.557 »	3.737 »	»	»	18.594 »	1.640 »
1906.	8.055 »	7.251 »	8.288 fr.	»	18.344 »	1.380 »
1907.	9.051 »	10.735 »	14.317 »	»	18.782 »	1.199 »
1908.	9.227 »	10.402 »	16.541 »	2.610 fr.	»	1.152 »
1909.	9.469 »	11.014 »	17.999 »	2.691 »	»	976 »
1910.	»	9.884 »	19.256 »	2.224 »	»	»

Il ressort de la lecture de ce tableau que les recettes moyennes de la ligne de Bizerte sont restées inférieures à 3.000 francs par kilomètre jusqu'en 1897, elles progressent alors régulièrement pour atteindre 10.804 francs en 1902 ; elles ont depuis un peu diminué et se maintenaient en 1909 à 9.469 francs.

En ce qui concerne la ligne de Tunis au Cap Bon et au Sahel, la recette moyenne a dépassé 4.000 francs seulement en 1903 à la suite de l'ouverture partielle de la voie ferrée de Kalaat-es-Senam. La mise en service de cette voie sur toute sa longueur devait faire passer les recettes à 10.000 francs en 1907 et à plus de 11.000 francs en 1909.

L'amélioration ininterrompue des résultats d'exploitation des lignes tunisiennes (1) fait disparaître peu à peu les insuffisances d'exploitation. Il suffit de remarquer ci-dessous qu'à partir de 1901 l'exploitation cesse d'être déficitaire. Le remboursement des insuffisances anciennes a été effectué au cours des années 1901, 1902, 1903. Dès 1903, le Trésor tunisien a commencé à encaisser des excédents. En 1910, l'Etat recevait une somme de 2.732.622 francs, représentant la part qui lui revenait dans les recettes d'exploitation :

(1) La ligne de la Medjerdah exceptée

*Résultats financiers pour le Gouvernement tunisien
de l'exploitation du réseau tunisien
(Medjerdah non comprise) depuis l'origine*

Années	Insuffisances annuelles	Excédents annuels
1894.....	7.929 fr.	»
1895.....	81.029 »»	»
1896.....	121.497 »»	»
1897.....	155.404 »»	»
1898.....	25.906 »»	»
1899.....	13.374 »»	»
1900.....	72.204 »»	»
1901.....	»	131.594 fr. (1)
1902.....	»	249.412 »» (1)
1903.....	»	395.335 »» (2)
1904.....	»	476.651 »»
1905.....	»	320.718 »»
1906.....	»	1.285.468 »»
1907.....	»	1.960.107 »»
1908.....	»	2.200.626 »»
1909.....	»	2.702.817 »»
1910.....	»	2.553.844 »» (3)

Ainsi, alors qu'à pareille époque, il y avait excédent des dépenses sur les forfaits d'exploitation pour le réseau algérien, les lignes tunisiennes donnaient des excédents de recettes qui furent : l'année suivante, en 1911, de

(1) Ces sommes ont servi à rembourser les insuffisances.

(2) Une partie constitue un excédent encaissé par le Trésor.

(3) Cet excédent se répartit de cette façon entre les différentes lignes :

Ligne Tunis-Cap Bon-Le Sahel : 2.306.187 fr. 81 ;

Ligne Djedeïda-Bizerte : 236.189 fr. 37 ;

Ligne Henchir-Souatir : 14.467 fr. 13.

4.149.709 francs ; en 1912, de 4.494.163 francs ; en 1913, de 5.442.859 francs. (La plus grande partie de ces sommes était versée au Gouvernement tunisien).

On peut indiquer, à titre d'exemple, les résultats d'exploitation pour l'ensemble du réseau tunisien en 1913.

La recette nette de la ligne de la Medjerdah s'éleva à 1.310.000 francs, mais les charges des intérêts et des obligations atteignaient 2.341.000 francs. Il y avait donc une insuffisance de garantie de 1.031.000 francs. Or, en vertu de la Convention du 15 mars 1910, qui limitait notablement la participation de la France dans les charges qui découlaient de la garantie d'intérêt accordée à la ligne de la Medjerdah, la subvention de la Métropole pour l'année 1913, était fixée à 1.031.000 francs et comblait exactement par conséquent le déficit d'exploitation. Il y avait donc lieu d'être satisfait des résultats de cet exercice.

Si l'on considère, d'autre part, le réseau tunisien, on constate que pour la même année, la recette nette était de 173.000 francs. La Compagnie a, en effet, versé 4.604.000 francs à l'Etat tunisien ; en outre, elle a réservé une somme de 495.000 francs, destinée à faire face aux dépenses de travaux complémentaires des lignes tunisiennes à voie étroite.

De semblables résultats ont permis à la Compagnie durant la période 1910 à 1913 de réaliser un bénéfice de 7 millions, ce qui eut pour effet de porter à 10.447.000 francs le montant de ses réserves liquides.

De nombreuses raisons expliquent que la Compagnie n'a pas rencontré dans la gestion de son réseau tunisien

les difficultés en face desquelles elle s'est trouvée en exploitant ses lignes algériennes.

Cela tient essentiellement à ce que le forfait, qui fut appliqué dans les Conventions tunisiennes était très différent de celui en vigueur en Algérie.

Il faut, en effet, indiquer que les premières lignes tunisiennes qui furent concédées à la Compagnie Bône-Guelma ne datent que de 1892 (1), à une époque, par conséquent, où celle-ci exploitait depuis une dizaine d'années environ son réseau algérien (2). Cette longue période avait permis de constater les graves imperfections (3) des barèmes de forfait dont les Conventions prévoyaient l'application pour fixer les dépenses d'exploitation : Il était inadmissible qu'une compagnie concessionnaire quelle qu'elle soit, ait un intérêt évident à ne pas développer son trafic au-dessus d'un certain chiffre, sous le prétexte que cette augmentation supplémentaire devait compromettre sa situation financière. De même, l'absence de règles très précises sur la façon dont seraient payés les travaux complémentaires avait donné lieu à trop de discussions pour que l'Etat tunisien songeât à adopter les mêmes barèmes de forfait, pour la gestion de ses lignes.

D'ailleurs, on peut rappeler à cet égard, à la suite de quelles circonstances il ne fut pas usé de l'autorisation de construire les lignes de Djedeïda à Bizerte et de Tunis à Sousse que le Bey avait donnée, par lettre du 14 août

(1) Exception faite de la Medjerdah, concédée en 1876, les lignes Djedeïda-Bizerte et Tunis-Cap Bon-Le Sahel ont été concédées par les deux Conventions du 12 octobre 1892, et approuvées en 1894.

(2) La dernière ligne concédée en Algérie date du 23 mai 1885.

(3) Voy. Critiques du barème, II^e Partie, Chapitre IV, Sections I, II.

1880, à la Compagnie Bône-Guelma : Le Bey autorisait la construction de ces deux voies ferrées aux conditions stipulées pour le chemin de fer de Medjerdah. Or, nous l'avons vu, ce chemin de fer était exploité, d'après le système du forfait des lignes algériennes. En 1882, l'homologation du Parlement étant devenue nécessaire pour donner son plein effet à cette autorisation, la majorité des députés se montra nettement hostile à envisager l'exploitation future de ces lignes suivant un régime de forfait qui, à l'épreuve, avait donné de mauvais résultats.

C'est pourquoi le Parlement fit attendre jusqu'en 1894 son autorisation, après que fut intervenue une modification, aux projets primitifs pour la construction de ces lignes. On doit ajouter également que ces forfaits prévus par les Conventions algériennes n'étaient pas révisibles, ce qui constituait un grave danger dans le cas où les estimations, qui avaient servi de base dans leur établissement, se trouvaient être dépassées.

Aussi, eut-on recours à une autre solution pour établir la façon dont seraient fixées les dépenses d'exploitation (2). Elles étaient fixées à forfait par kilomètre de ligne exploité à un certain chiffre, plus la moitié de la recette, avec un minimum déterminé (3).

Certaines lignes, plus importantes que les autres, bénéficiaient de forfaits plus étendus qui pouvaient être révisés à certaines époques. L'avenant du 20 décembre 1910 intervint même exceptionnellement et révisa tous les forfaits tunisiens y compris celui de la ligne de la Medjerdah.

(1) Voy. II^e Partie, Chapitre I^{er}.

(2) Voy. II^e Partie, Chapitre II.

(3) Et variable suivant certaines lignes. — Voy. II^e Partie, Ch. II.

C'est donc, pour une très large part, en raison de l'établissement de forfaits mieux organisés, mieux équilibrés, et tenant compte, à la fois, des intérêts du concessionnaire et du concédant, que les résultats d'exploitation particulièrement favorables ont été obtenus par la Compagnie pour son réseau tunisien.

Mais, ainsi que nous l'avons exposé plus haut (1), aussi précis, aussi parfaits qu'ils aient été, ils n'étaient pas prévus pour les périodes exceptionnelles que sont les périodes de crise, d'instabilité monétaire ou de guerre. Le maintien de ce régime de forfait ne pouvait aboutir qu'à la ruine de la Compagnie. Or, la guerre de 1914-1918 est survenue. Comment la Compagnie a-t-elle pu continuer l'exploitation de son réseau tunisien ?

LES RÉSULTATS D'EXPLOITATION DU RÉSEAU PENDANT LA GUERRE ET L'APRÈS-GUERRE

A l'encontre de ce que l'on pourrait croire, la guerre n'a pas eu pour conséquence d'aggraver soudainement la situation de la Compagnie. C'est qu'en effet, celle-ci, grâce à la solidité financière qu'elle avait acquise, put supporter jusqu'au 31 décembre 1916 les déficits consécutifs au jeu déréglé des forfaits, sans recourir à la clause de l'imprévision.

La rareté de la main-d'œuvre, la difficulté des approvisionnements, la hausse exagérée des matières premières, l'éloignement de la Métropole et le ralentissement des exploitations minières ont provoqué la disparition complète des importants bénéfices que l'état de prospérité antérieure permettait de verser chaque année aux résér-

(1) Voy. II^e Partie, Chapitre IV, Section I.

ves (1), après avoir payé le dividende de 30 francs aux actionnaires. Mais, comme on l'a dit, c'était seulement un manque à gagner, car il n'entamait pas sérieusement les réserves.

Ainsi, en 1914, la recette d'exploitation baisse, pour l'ensemble des lignes tunisiennes, de 6.787.088 francs par rapport à celles de l'année 1913. En 1915, l'application stricte du forfait provoque pour la Compagnie des difficultés sérieuses, à la suite des majorations de dépenses relatives aux approvisionnements des matières premières. Pour ne citer qu'un exemple, on peut noter que la Compagnie brûle 50.000 tonnes de charbon par an ; le prix moyen de la tonne qui était de 30 à 35 francs en 1913, est passé à 52 francs en 1915 et a atteint plus de 140 francs dans la suite.

En 1916, apparaît le premier déficit et la situation alors ne fera qu'empirer. Ainsi, pour l'année 1917 (2), 4.889.045 francs devaient être prélevés sur ses réserves. Les dépenses se révèlent désormais supérieures aux recettes brutes, si bien qu'en l'espace de 2 ans, les réserves liquides de la Compagnie furent presque complètement absorbées.

Mais la guerre se prolongeant, il fallut entrer dans la

(1) Sommes portées aux réserves antérieurement :

1909	360.791 fr.
1910	691.468 »
1911	1.267.937 »
1912	1.379.042 »

(2) Toutefois, dès l'année 1917, la Compagnie Bône-Guelma, par l'avenant du 3 juillet 1917, était autorisée à majorer les tarifs de 5 % pour les marchandises et de 10 % pour les voyageurs. Les sommes provenant de ces majorations étaient versées dans un compte spécial qui servait à couvrir les insuffisances d'une année à l'autre.

voie de la négociation avec le Gouvernement du Protectorat pour arrêter les termes d'un régime exceptionnel de guerre, car, en effet, il n'était plus possible à la Compagnie d'assurer seule les charges considérables que cette période avait fait naître.

En 1918, malgré la cessation des hostilités au mois de novembre, le déficit eut atteint 7.456.052 francs ; or, les réserves liquides de la Compagnie n'étaient plus que de 2.446.003 francs.

Ainsi qu'on le faisait remarquer à cette date (1), « il suffit de rapprocher ces chiffres pour constater que dès le début de 1918 la Compagnie se trouvait, comme bien d'autres concessionnaires, réduite à l'alternative impérieuse soit d'obtenir à l'amiable l'aide financière de l'Etat moyennant sacrifices à discuter, soit de recourir à un débat contentieux après remise de l'exploitation au Gouvernement tunisien ». C'est dans ces conditions très difficiles que la Compagnie engagea avec la Régence des pourparlers qui aboutirent à la conclusion de la Convention du 15 juin 1918. Elle définit la manière dont seraient réglés les comptes entre la Compagnie et l'Etat tunisien du 1^{er} janvier 1917 au 31 décembre de l'année qui suivra celle au cours de laquelle la cessation des hostilités aura été officiellement constatée, et réglait, en outre, tous les litiges pendants ou éventuels relatifs à la période de guerre.

La Compagnie passa, par la force des choses, malgré le maintien théorique du régime du forfait, à celui de l'exploitation aux dépenses réelles : ce fut suivant ces principes nouveaux qu'elle géra ses lignes tunisiennes jusqu'en 1922.

(1) Rapport de l'Assemblée générale de la Compagnie. Année 1919.

Il n'est rien innové pour les exercices 1914, 1915 et 1916 dont la Compagnie admet comme définitif le règlement sur les bases de ses Conventions antérieures. A partir du 1^{er} janvier 1917, il est institué un compte de gestion, dont le fonctionnement a pour résultat :

1° Pour le règlement de l'exercice de 1917, de laisser à la charge de la Compagnie la moitié du déficit de l'exploitation en Tunisie (évalué en supposant payée l'intégralité du dividende de 30 francs), l'autre moitié passant à la charge des finances tunisiennes.

2° Pour les *exercices ultérieurs* (1918, 1919 et 1920), de laisser à la charge du Gouvernement tunisien la totalité du déficit de l'exploitation en Tunisie, mais ce déficit étant évalué sans prévoir aucune rémunération pour la partie du capital-actions qui est investi dans les lignes tunisiennes.

Ce régime imposait des sacrifices à la Compagnie qui exploitait, ainsi, son réseau de Tunisie sans en tirer non seulement aucun bénéfice industriel, mais aussi aucune rémunération au titre tunisien de son capital-actions, et même certaines dépenses, d'importance variable, qui n'étaient pas admises au débit du compte de gestion, devaient être supportées par la Compagnie. C'est pourquoi, dès 1919, celle-ci préparait en vue de le soumettre à l'Administration le projet d'un nouveau régime d'exploitation qui prévoyait, entre autres choses, la mise en harmonie, chaque année, de la rémunération de l'exploitant avec le prix de revient, notamment avec le cours des matières premières dont la hausse désordonnée, en ces dernières années, a détruit la possibilité de tout forfait de quelque durée et pèse lourdement en dépit de la convention de 1918 sur l'avenir de la Compagnie.

Le projet, soumis à l'Administration, fut discuté et après de longues négociations, la Compagnie et l'Etat tunisien signaient la Convention du 6 mai 1920. Cette convention applicable rétroactivement à partir du 1^{er} janvier 1919, prenait fin le 31 décembre 1921, mais pouvait être prorogée jusqu'au 31 décembre 1923. Elle maintenait le compte de gestion, ouvert par la Convention du 15 juin 1918 et prévoyait l'inscription, au débit de ce compte, de la garantie d'intérêt, stipulée par le Gouvernement français, au profit de la Compagnie, pour la ligne de la Medjerdah. Elle rendait à la Compagnie, moyennant la mise à la charge de cette dernière des frais provenant des opérations de trésorerie, la libre disposition des revenus de son fonds de roulement.

Cette nouvelle Convention tout en améliorant la situation de la Compagnie lui permettait d'équilibrer ses ressources et ses charges (1).

L'appui financier de la Régence, indispensable pour combler les lacunes du système du forfait, a donc permis à la Compagnie de continuer la gestion de son réseau tunisien durant cette période particulièrement troublée, ainsi que durant les années qui ont suivi. Les déficits croissants, indiqués ci-dessous, donnent une idée précise des répercussions extrêmement graves de la guerre sur l'exploitation du chemin de fer :

1917.....	2.242.647,56	— (moitié du déficit à la
1918.....	6.829.558,32	charge de la C ^{ie})
1919.....	18.413.101,39	
1920.....	53.881.827,28	
1921.....	41.960.909,92	

(1) D'autre part, une convention du 7 mai 1920 instituait un régime d'émissions d'obligations jouissant de la garantie de la Régence per

Le jeu du compte de gestion faisait passer ces déficits d'exploitation à la charge de la Tunisie, en ne laissant guère à la Compagnie que les disponibilités suffisantes pour payer aux actionnaires le dividende de 30 frs qu'ils ont toujours perçu depuis la fondation de la Société.

Cette situation, rendue nécessaire en raison des circonstances, ne devait avoir toutefois qu'une application passagère, car, ainsi que le relatait le rapport de l'Assemblée générale de 1922, si elle mettait un terme à une situation financière, très difficile, elle ôtait à la Compagnie son caractère industriel, en la privant de tout intérêt à une bonne exploitation.

La Convention du 22 juin 1922, intervenue entre le Gouvernement Tunisien et la Compagnie Bône-Guelma a eu pour objet de mettre fin au régime de guerre et d'établir les principes suivant lesquels ces lignes tunisiennes devaient être gérées à l'avenir.

mettant de réaliser les fonds nécessaires à l'exécution de certains travaux complémentaires et à la construction éventuelle de lignes nouvelles ; enfin (à titre exceptionnel) ils devaient être utilisés pour couvrir les déficits du compte de gestion.

CHAPITRE V

LE RÉGIME ACTUEL LA CONVENTION DU 22 JUIN 1922

La Convention du 22 juin 1922 a eu pour effet de mettre fin au régime de guerre, mais sans revenir en aucune façon au précédent système du forfait. C'est donc une réforme très profonde et qui fait table rase de tous les contrats antérieurs.

Le principe fondamental, suivant lequel a été établi le nouveau régime, est que l'Etat tunisien devient seul et unique propriétaire de toutes les installations immobilières et mobilières du réseau. La Compagnie n'intervient plus que comme Compagnie fermière. Des conséquences importantes en découlent :

L'Etat tunisien devait donc racheter les différentes lignes concédées à la Compagnie. Le rachat du réseau de la Medjerdah fut opéré à l'amiable, en vertu de l'article 47 de l'Avenant de 1910, moyennant une annuité à payer par l'Etat tunisien à la Compagnie du 1^{er} janvier 1922 au 6 mai 1976, et dont le chiffre ressortait à 2.411.818 frs 77, payable en deux fois. Ce transfert de propriété liquidait définitivement les avances faites par l'Etat français (135.812.738 créances et capital) au titre de la garantie d'intérêt et les annuités de rachat servaient

à payer les intérêts des actions et obligations émises par la Compagnie.

En ce qui concerne les lignes non garanties, la Compagnie faisait abandon de cette concession sans recevoir aucune indemnité et remettait à l'Etat tunisien la propriété du matériel, du mobilier et de l'outillage lui appartenant.

Des dispositions particulières mentionnaient que les immeubles du domaine privé de la Compagnie en Tunisie étaient cédés à la Tunisie, moyennant la somme globale de 1.162.220 frs payable en 10 annuités sans intérêt ; selon des conditions analogues, une certaine catégorie de bâtiments dits « amortissables » était vendue à la Tunisie.

Enfin, des règles très strictes étaient établies pour le remboursement de la valeur du matériel roulant avancée par la Compagnie et pour estimer les approvisionnements.

Se trouvant, ainsi, propriétaires de toutes les lignes ferrées rachetées, l'Etat tunisien en donnait l'affermage à la Compagnie Bône-Guelma et prolongements qui se dénommait désormais « Compagnie fermière des Chemins de fer tunisiens » (1). Ainsi, depuis 1922, la Com-

(1) Comme le faisait remarquer le Directeur général des Travaux Publics dans sa note sur le projet de Convention d'affermage : « Deux solutions se présentaient, en effet, alors au Gouvernement tunisien : ou bien racheter purement et simplement les concessions et les affermer à une nouvelle Compagnie, ou bien traiter à nouveau avec la Compagnie Bône-Guelma. Dans le premier cas, le rachat ainsi envisagé aurait entraîné la Tunisie dans des complications extrêmes et des procès rendus très aléatoires par la difficulté de faire intervenir le fait de guerre dans l'interprétation des Conventions. De plus,

pagnie n'exploite plus pour elle-même mais pour le compte du Gouvernement tunisien. Celui-ci peut donc modifier le tracé des lignes ferrées existantes, les supprimer ou en suspendre l'exploitation partiellement ou totalement ou bien incorporer au réseau affermé toutes les lignes ferrées tunisiennes exploitées par lui ou concédées à un tiers dont il aurait repris la libre disposition.

En résumé, la Compagnie jouit dans sa gestion, de toute liberté d'action et de direction, mais elle se trouve étroitement subordonnée à la Direction générale des Travaux Publics qui a un droit de contrôle très étendu sur tous les actes de la Compagnie. C'est ainsi que les contrats, s'appliquant à une période supérieure à une année ou engageant une dépense supérieure à 200.000 frs par an, devront être approuvés par le Directeur Général des Travaux Publics. De même, les modifications aux statuts de la Compagnie, les émissions d'obligations, les nominations des membres du Conseil d'Administration ne peuvent avoir lieu sans l'autorisation de l'Etat tunisien. De même enfin, la Compagnie ne pourra accepter aucun autre affermage ni concession, ni se charger d'aucune autre entreprise sans l'autorisation de celui-ci.

Association et collaboration étroites entre la Compagnie et le Gouvernement tunisien résument assez bien la manière dont les lignes rachetées sont exploitées.

L'affermage à une nouvelle Compagnie ne pouvait être envisagée que pour une période de 25 à 30 ans. Il a paru dangereux de lier l'Etat pour un temps aussi long, alors que les répercussions de la guerre se faisaient encore sentir et qu'il n'était pas possible de connaître les conditions d'équilibre de l'avenir.

Pour toutes ces raisons, on préféra traiter à nouveau avec la Compagnie Bône-Guelma pour un délai assez court, ce qui permettait de régler définitivement toutes les difficultés contentieuses du rachat. »

Des dispositions spéciales sont longuement développées pour la création d'un Conseil supérieur du réseau affermé, pour l'amélioration des retraites du personnel et pour l'établissement des tarifs de base et majorations générales.

CONDITIONS FINANCIÈRES DE L'AFFERMAGE

Alors que la Compagnie exploitait jusqu'en 1922, d'après le système du forfait, la Convention de 1922 établit le système des dépenses réelles.

A cet effet, la Compagnie ouvre un compte annuel d'exploitation sur lequel sont portées : au crédit, les recettes de toute nature se rapportant à l'exploitation du réseau affermé du domaine immobilier et des services accessoires autorisés.

Au débit, toutes les dépenses résultant de l'exploitation de ce même réseau et notamment :

— les dépenses d'exploitation proprement dites, sous les réserves indiquées en note (1).

(1) L'Administration a voulu, en établissant à forfait certaines dépenses d'exploitation, que la Compagnie ait un intérêt direct à l'économie. Elles comprennent toutes les dépenses de frais généraux des services de Paris difficiles à contrôler et celles de tout le personnel des agents supérieurs.

Ces dépenses forfaitaires d'exploitation sont les suivantes :

— les dépenses de toute nature des services de Paris, à l'exclusion des dépenses du service des titres qui restent à la charge exclusive de la Compagnie moyennant le paiement des annuités de rachat ;

— les dépenses du personnel dirigeant de Tunisie, non compris dans le statut ;

— les subventions aux services des retraites pour les agents de tous les services de Paris (service des titres exclus) et pour le personnel dirigeant de Tunisie ;

Ces dépenses étaient fixées à forfait à 1.300 fr. par kilomètre de

— les dépenses d'entretien, de réfection et de renouvellement ;

— les impôts tunisiens s'appliquant directement ou non à l'exploitation ;

— les versements pour constitution de réserves ou de provisions avec affectations déterminées et autorisées par le Directeur des Travaux Publics ;

— les charges de toutes les opérations de trésorerie dûment autorisées ;

— les frais du contrôle technique, administratif et financier dans la limite d'un maximum égal au centième des recettes inscrites au crédit du compte d'exploitation ;

— les versements à effectuer à la Caisse des Retraites ;

— les dépenses pour majorations ou bonifications de retraite dans les conditions prévues par la Convention de 1922 ;

— un prélèvement égal à 1 % des recettes prescrites au crédit du compte d'exploitation pour l'exécution des travaux complémentaires du réseau affermé (1) ;

— les annuités dues à la Compagnie pour le rachat de son domaine privé ;

— la prime sur les recettes de 1,50 % stipulée au profit du personnel (2).

Certaines dépenses étaient exclues du compte d'exploitation pour des raisons assez explicables :

Ainsi, la rémunération afférente au Conseil d'Adminis-

tration de la ligne exploitée, mais des avenants ultérieurs l'ont remplacé par une formule plus équitable.

(1) L'avenant du 24 avril 1929 fixe le prélèvement à 2 %.

(2) Cette prime sur les recettes fut abrogée par l'avenant du 10 janvier 1935.

tration, les frais des Assemblées générales, les amendes et pénalités appliquées à la Compagnie pour inexécution de la Convention, les dépenses faites sans les autorisations nécessaires et qui n'auraient pas été reconnues justifiées ultérieurement, les frais de justice et d'honoraires enfin afférents à des procès que la Société soutiendrait à titre purement personnel et dans son seul intérêt, toutes ces dépenses étaient supportées directement par la Compagnie.

A la différence des Conventions des 15 juin 1918 et 6 mai 1920, qui permettaient à la Compagnie d'exploiter son réseau dans des conditions telles que n'ayant aucune participation dans les recettes, elle n'avait aucun intérêt à gérer économiquement, la Convention de 1922 fixe la rémunération de celle-ci pour son exploitation en régie. Il est alloué à la Compagnie deux primes :

Une prime de gestion égale à 1 % des recettes inscrites au compte d'exploitation, et indépendante des dépenses, et une prime d'économie calculée par la formule $0,04 (R - 0,65 D)$ dans laquelle R désigne les recettes (impôts déduits) et D la totalité des dépenses inscrites au débit du compte d'exploitation augmentée des charges financières. Cette formule, tirée du contrat d'affermage des transports en commun de la région parisienne, a été révisée plusieurs fois par les avenants du 24 avril 1929 et du 5 avril 1933 ; elle est déterminée par une formule algébrique assez compliquée où figurent d'une part le montant des recettes, d'autre part le montant des dépenses corrigé par plusieurs index économiques.

Un correctif très important était apporté par l'article 59 à l'application de ces formules : la rémunération totale de la Compagnie reste acquise à la Compagnie tant

qu'elle n'aura pas dépassé 800.000 francs (1). (Ce chiffre représentait 2 % du capital social de la Compagnie et 200.000 francs pour frais du Conseil d'Administration qui restent à la charge de celle-ci). Au delà, l'excédent sera partagé par moitié entre l'Etat tunisien et la Compagnie jusqu'à ce que la part de cette dernière atteigne 1.400.000 francs (2) et pour le surplus, un quart restera acquis à la Compagnie, et trois quarts à l'Etat tunisien.

La convention fixe, enfin, d'une manière précise l'imputation des dépenses pour les travaux complémentaires et fixe les conditions dans lesquelles le contrat d'affermage pourrait être résilié. La durée de l'affermage primitivement fixée pour 6 ans a été portée, par l'avenant du 30 octobre 1924 à 12 ans. L'avenant du 24 avril 1929 décide que la présente convention prendra fin le 31 décembre 1948.

A l'analyse sommaire de la Convention du 22 juin 1922 la Compagnie retirait incontestablement certains avantages, dont les principaux étaient les suivants :

Elle était libérée de la dette de garantie résultant des avances de l'Etat français à ce titre.

Elle recouvrait, à la suite d'un échange de lettres du 21 juin 1922 et 31 janvier 1923 entre l'Administration tunisienne et la Compagnie, la faculté de reconstituer ses réserves liquides, qui étaient tombées à 2.300.000 francs en fin d'exercice 1921. La Compagnie pouvait, dès lors,

(1) Ce chiffre a été porté à 1.700.000 fr. par l'avenant du 24 avril 1929 et l'avenant du 5 avril 1933 remplace le chiffre 1.700.000 par la formule : 0,02 R.

(2) Ce chiffre a été porté à 2.900.000 fr. par l'avenant du 24 avril 1929 et l'avenant du 5 avril 1933 remplace ce chiffre par la formule : 0,0275 R.

affecter les bénéfices qu'elle réaliserait en cours d'affermage (en sus de ce qui est nécessaire pour payer le dividende de 30 francs) à leur reconstitution.

Enfin, le Gouvernement tunisien a admis de son côté qu'à partir du 1^{er} janvier 1928 celle-ci recouvrera d'une manière définitive son entière liberté au sujet de la fixation du dividende (1).

Il faut ajouter qu'une Convention en date du 31 mars 1923 consacre d'une manière définitive la mainmise sur les chemins de fer tunisiens par la Tunisie. En effet, par cette Convention l'Etat tunisien renonce à toute participation de l'Etat français à la garantie du réseau ferré de la Medjerdah pour l'avenir, et la Métropole renonce également à tout remboursement de sommes qu'elle a précédemment versées au titre de cette garantie d'intérêt (2).

LES RÉSULTATS FINANCIERS DE L'EXPLOITATION DEPUIS 1922

Il est intéressant d'indiquer quels furent les résultats financiers du réseau des Chemins de fer tunisiens depuis la Convention d'affermage du 22 juin 1922 :

(1) La Compagnie, en effet, par lettre du 19 juillet 1881, adressée au Ministre des Travaux Publics, déclarait qu'aussi longtemps que les avances faites par l'Etat au titre de la garantie d'intérêt, en vertu des conventions de 1877, n'auront pas été remboursées, celle-ci ne pourra distribuer à ses actionnaires un revenu supérieur à 6 % l'an.

(2) Voy. Rapport de la Chambre des Députés, présenté le 28 juin 1923.

Années	Recettes du compte de gestion	Dépenses du compte de gestion	Bénéfices (+) ou déficits (—) du compte de gestion	Produit de l'impôt d'Etat de 25 % des recettes
	Fr. —	Fr. —	Fr. —	Fr. —
1922....	45.300.904 79	56.873.242 82	— 11.572.338 03	11.692.632 90
1923....	55.613.275 43	66.526.104 26	— 10.912.828 83	13.781.589 »
1924....	55 348.281 79	70.029.243 46	— 14.680.961.67	13.715.772 85
1925....	62.768.099 31	78.812.204 59	— 16.044.105 28	15.575.240 75
1926....	81.165.583 45	101.331.323 68	— 20.165.740 23	20.131.003 10
1927....	100.494.529 85	118.302.715 54	— 17.807.185 69	24.931.116 95
1928....	101.546.128 32	121.751.801 08	— 20.205.572 76	25.185.135 20
1929....	113.419.945 16	137.921.319 02	— 24.501.373 86	28.113.074 15
1930....	104.985.661 78	151.383.831 07	— 46.398.169 29	25.973.909 30
1931....	83.427.463 43	143.827.382 20	— 60.399.918.77	20.539.956 70
1932....	68.764.000 »	134.136.000 »	— 65.372.000 »	16.860.000 »
1933....	51.834.000 »	126.008.000 »	— 74.174.000 »	12.606.000 »
1934....	46 924.000 »	119.586.000 »	— 72.662.000 »	11.413.000 »
1935....	48.006.000 »	105.213.000 »	— 57.207.000 »	11.739.000 »

Pour envisager la situation financière dans son ensemble, il est indispensable de tenir compte de l'impôt prélevé par l'Etat tunisien sur les recettes du chemin de fer et qui est de 25 % des recettes : les bénéfices ou les déficits annuels du compte de gestion comprenant le produit de l'impôt.

L'examen de ce tableau fait alors ressortir qu'antérieurement à 1929, le réseau n'avait en général qu'un déficit de pure apparence. En effet, le budget général de la Tunisie qui supportait ce déficit était plus que couvert par l'encaissement du produit de l'impôt. C'est ainsi que pour les exercices 1928 et 1929, le produit de l'impôt avait permis à l'Etat tunisien, non seulement de combler le déficit du compte de gestion, mais aussi de réaliser un bénéfice véritable d'environ 4 millions de francs pour chacun de ces deux exercices.

La crise économique survenue en 1929 a sévi également en Tunisie et la Compagnie en a subi les répercussions. Les effets s'en sont fait sentir tardivement, et seulement à partir du second semestre de 1930, pour aller en s'aggravant au cours des années suivantes. C'est alors qu'apparaissent des déficits importants dans les résultats d'exploitation du réseau qui ont dû être comblés par le Gouvernement tunisien. Les charges réelles supportées par le Budget général de la Tunisie se sont élevées à :

20.424.000 fr.	pour l'année	1930
39.860.000 fr.	»	1931
48.512.000 fr.	»	1932
61.568.000 fr.	»	1933
61.179.000 fr.	»	1934

Pour atténuer un tel déficit qui pèse lourdement sur le budget de la Régence, la Compagnie n'a cessé de s'efforcer de réduire au maximum toutes les dépenses, sur lesquelles son action pouvait s'exercer librement et efficacement, par une série de mesures extrêmement énergiques et dont les heureux effets atténuent très sensiblement les charges de la Tunisie.

Réduction des salaires, réduction des effectifs au moyen des mises à la retraite anticipée, réorganisation des services, simplification de l'exploitation, telles sont les grandes lignes du plan qui a permis l'amélioration marquée que l'on peut constater aujourd'hui (1).

D'autre part, en plein accord avec l'Administration, la Compagnie a cherché à moderniser son réseau et à augmenter son trafic.

Des dispositions judicieuses vont permettre de limiter

(1) Voy. Tableau page 128.

la redoutable concurrence automobile, un aménagement sensible des tarifs ramène déjà au chemin de fer une nombreuse clientèle et la mise en service d'automotrices perfectionnées va contribuer à réaliser d'importantes économies.

Enfin, là ne s'est pas arrêté son effort et la Compagnie, dans le but de doter ses lignes de tous les perfectionnements susceptibles de satisfaire son public, a fait accepter par le Gouvernement tunisien un programme de travaux qui prévoit, entre autres choses, l'installation d'un réseau de despatching-system, l'acquisition d'un nouveau matériel répondant aux nécessités impérieuses de la ligne de banlieue. Il suffit d'indiquer que la réalisation d'un tel programme nécessite une dépense évaluée à la somme de 72 millions de francs environ pour apprécier l'importance de ces améliorations envisagées qui permettront à ce réseau de faire face aux nouveaux besoins de l'économie tunisienne.

La réalisation de cette œuvre de longue haleine, dont certains heureux effets commencent déjà à se faire sentir, va transformer ce réseau et lui permettre de surmonter les difficultés de ces dernières années. Ainsi, grâce à cette collaboration étroite entre l'Administration tunisienne et la Compagnie, la Tunisie n'a eu qu'à se féliciter de la bonne gestion de ses lignes, et l'on peut rappeler ici la parole de M. de Fages, ancien Directeur général des Travaux Publics : « Nous ne saurions trouver un meilleur fermier que la Compagnie. »

Il faut donc souhaiter que de longues années restent encore à celle-ci pour faire bénéficier la Régence de la grande expérience qu'elle a acquise dans l'exploitation des voies ferrées.

TROISIÈME PARTIE

CHAPITRE PREMIER

LE ROLE DE LA COMPAGNIE DANS L'ÉTABLISSEMENT DU PROTECTORAT EN TUNISIE

L'établissement du Protectorat en Tunisie a été grandement facilitée par la concession qui fut attribuée à la Compagnie Bône-Guelma en 1876, dans des circonstances qui méritent d'être rappelées :

A la suite d'une mauvaise gestion financière, le Bey de Tunis, Mohamed-es-Sadok, avait dû contracter des emprunts ruineux. Aussi, afin d'exercer un contrôle sur la Régence et pour ne rien laisser distraire de ses revenus avant que les intérêts des prêteurs européens eussent été assurés, une commission financière internationale fut-elle instituée en 1869.

La création de cette commission, composée de représentants français, italiens et anglais, allait créer une lutte permanente d'influences et être l'origine de rivalités extrêmement vives. En effet, par sa situation géographique, la Tunisie était d'une part l'objet des con-

voitises de l'Angleterre et de l'Italie. D'autre part, l'existence d'un territoire contigu à notre province de Constantine ne pouvait laisser la France indifférente. Dans une étude récente (1), M. Waddington rapporte cette parole de M. D'Estournelles de Constant : « Depuis
« notre établissement en Algérie, nous ne pouvions pas
« nous désintéresser de la conduite des Beys de Tunis,
« car nous avons besoin de voir régner dans la Régence.
« l'ordre et même la prospérité. Et il ne fallait pas non
« plus qu'elle puisse offrir un asile aux adversaires de
« notre conquête africaine. De là pour nous, la néces-
« sité de donner aux Beys quelques conseils... »

Déjà, en 1871, la concession de la ligne Tunis-La Goulette à une Société anglaise montrait bien l'influence prépondérante que le représentant anglais avait réussi à acquérir. Ainsi que l'a dit M. J. Lacour-Gayet (2) : « Il
« était dès lors évident, vers les années 1875-1876, que
« la moindre concession de travaux publics ou d'entre-
« prises industrielles prendrait par la présence des com-
« pétitions en jeu une importance capitale. » La diplomatie de notre consul à Tunis, M. Roustan, valut à une entreprise française, la Société des Batignolles, la concession, en 1876, du premier chemin de fer à long parcours de la Régence de Tunis au lieu dit de la Dachta-Djandoula : tronçon primitif de la ligne algéro-tunisienne de la Medjerdah. Cette concession, qui échut en définitive à la Compagnie Bône-Guelma allait avoir pour la France une importance capitale : en effet, elle allait pouvoir désormais, défendre les intérêts de ses natio-

(1) WADDINGTON : *Rôle de la diplomatie française dans la question tunisienne* (*Revue politique et parlementaire*, 10 avril 1934).

(2) LACOUR-GAYET : Déjà cité.

naux en Tunisie et profiter de cet avantage pour accroître son influence. Ce qui montre d'ailleurs le prix que le Gouvernement français attachait à la concession de cette voie ferrée, c'est qu'il s'engagea, fait significatif pour une ligne concédée sur terre étrangère, à garantir un minimum de revenu et d'exploitation.

C'est de cette concession, accordée par le Bey, que date vraiment la place prépondérante que la France occupa dans les affaires de Tunisie. Les Italiens, malgré tous leurs efforts, ne purent que s'incliner devant le fait accompli, et l'Angleterre hostile au début à l'idée d'une suprématie française en Tunisie, devenait plus favorable quelques mois plus tard. Lord Salisbury (1) déclarait, en effet, à notre ambassadeur : « L'Angleterre est décidée
« à ne vous susciter aucun obstacle de ce côté, dans sa
« pensée, il ne doit tenir qu'à vous seuls de régler au
« gré de vos convenances la nature et l'étendue de vos
« rapports avec le Bey » et il ajoutait « que le Gouverne-
« ment de la Reine acceptait d'avance toutes les consé-
« quences que pouvait impliquer, pour la destination
« ultérieure du territoire tunisien, le développement
« naturel de votre politique.

« ...Faites à Tunis ce que vous jugerez convenable,
« l'Angleterre ne s'y opposera pas et respectera vos
« décisions. »

Dès le lendemain du Congrès de Berlin et à la suite de l'attitude de l'Angleterre, le désappointement avait été très vif dans les milieux politiques italiens devant l'influence grandissante de la France en Tunisie. Dans ces conditions, le Comte Corti se trouva en 1879 entraîné

(1) WADDINGTON : Déjà cité,

malgré lui dans une politique de résistance, ce qui faisait dire à M. de Noailles : « On dirait que l'Italie a sur toute
« la Tunisie des droits imprescriptibles, et que c'est lui
« faire tort, presque de l'offenser, de ne pas s'y effacer
« devant elle. »

C'est ainsi que le Consul d'Italie à Tunis tenta d'enlever à la France, sans y parvenir, le monopole exclusif des lignes télégraphiques de la Régence obtenu en 1861. Il fut toutefois assez heureux pour faire annuler la vente de la concession de la ligne de Tunis-La Goulette-La Marsa faite par M. Wood à la compagnie Bône-Guelma en 1880 pour faire déclarer adjudicatrice une Compagnie italienne. M. de Freycinet à la suite de ces incidents, écrivait : « Nous n'entendons pas fermer la Régence
« aux capitaux et à l'industrie des Italiens, mais nous
« n'admettons pas qu'ils s'immiscent dans la manuten-
« tion des services qui sont considérés comme devant
« dépendre d'une manière directe ou indirecte des pou-
« voirs publics. »

Cependant, l'époque était proche désormais où la France ayant à établir, d'une manière définitive, sa suprématie en Tunisie, allait pouvoir y instaurer son protectorat.

Notre Consul de France, dans le dessein de trouver une compensation à la perte du chemin de fer de La Goulette tenta d'obtenir pour la Compagnie Bône-Guelma la concession du chemin de fer de Radès M. Waddington (1) rapporte, que le Consul d'Italie mit tout en œuvre pour empêcher le Bey de Tunis de donner cette légitime satisfaction et alla jusqu'à réclamer de son Gouvernement l'envoi de trois navires de guerre. Le

(1) Déjà cité.

Gouvernement français expédia aussitôt deux bâtiments et fit procéder à une démonstration de nos troupes à la frontière tunisienne. Cette double manifestation incita le Bey à accorder, au lieu de la concession du petit chemin de fer de Radès, les concessions de Tunis à Sousse et de Djedeïda à Bizerte. Trois jours après, il prenait vis-à-vis de notre Consul l'engagement de ne concéder aucune voie ferrée dans la Régence sans en avoir, au préalable, offert la concession à la Compagnie Bône-Guelma (1).

Des bateaux français jetés à la côte et pillés par les tribus de Kroumirie, des incursions fréquentes en territoire algérien, et l'attaque d'un détachement français à la frontière, furent les occasions dont profita le Gouvernement français pour mettre fin à ces vexations. Le 24 avril 1881, les troupes françaises pénétraient en Tunisie. Le 12 mai de la même année, le Bey signait le traité de Kassar-Saïd et acceptait le Protectorat français.

De même que la concession de la ligne de la Medjerdah, en 1876, avait servi la cause de l'expansion française en Tunisie, de même l'utilisation de cette voie ferrée par les troupes d'occupation a contribué d'une manière particulièrement efficace à assurer l'établissement du Protectorat français dans ce pays.

(1) Voy., à l'Annexe, les 2 lettres du Bey, des 17 août 1880 et 25 juillet 1882.

CHAPITRE II

LE ROLE DE LA COMPAGNIE DANS LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA TUNISIE

M. de Lanessan (1) écrivait que « de tous nos établissements coloniaux, la Tunisie est, sans nul doute, « celui qui s'est développé avec le plus de rapidité, qui « a exigé le moins de sacrifices de la part de la Métropole ». On est surpris, en effet, de constater l'essor extrêmement rapide de la Régence dans les années qui ont suivi l'établissement du Protectorat.

Pour un territoire de 12.130 kilomètres carrés couvrant une superficie presque égale au quart de la France, on ne comptait que 1.700.000 habitants, dont 19.000 Européens. Les ressources de la population et de l'État provenaient exclusivement des produits du sol. D'après les statistiques officielles, la valeur totale des produits importés en Tunisie, du 1^{er} juillet 1875 au 30 juin 1876, s'élevait à 12 millions de francs, alors que pour la même période les exportations ne représentaient qu'une valeur de 15 millions.

(1) DE LANESSAN : *La Tunisie*, 1917.

L'année 1880-1881, pendant laquelle nous procédâmes à l'occupation de la Régence, vit s'élever, à la fois, les importations et les exportations. Du 1^{er} juillet 1879 au 30 juin 1880, la valeur des importations avait été de 11.400.000 francs et, l'année suivante, elle atteignait 15.600.000 francs ; quant aux exportations qui se chiffraient à 10.840.000 francs en 1880, elles se fixaient à 21.600.000 francs en 1881. L'occupation française avait donné un coup de fouet au commerce de la Tunisie. Depuis lors, le développement régulier de son commerce extérieur n'a fait que s'accroître ainsi que le montre le tableau ci-dessous :

COMMERCE EXTÉRIEUR

Mouvement général des Importations et Exportations

1893	68.068.555 fr.
1894	78.855.481 »»
1895	84.665.648 »»
1896	80.952.080 »»
1897	90.551.541 »»
1898	97.717.989 »»
1899	105.211.701 »»
1900	104.074.433 »»
1901	103.810.114 »»
1902	117.908.118 »»
1903	155.011.520 »»
1904	160.216.824 »»
1905	149.231.195 »»
1906	169.944.577 »»
1907	206.221.280 »»
1908	217.183.147 »»
1909	223.612.803 »»
1910	225.898.382 »»
1911	265.340.239 »»
1912	310.949.188 »»
1913	322.918.283 »»

1914	.....	239.110.975	»»
1915	.....	232.783.178	»»
1916	.....	253.050.262	»»
1917	.....	267.713.764	»»
1918	.....	336.990.794	»»
1919	.....	487.789.833	»»
1920	.....	972.620.040	»»
1921	.....	1.394.594.041	»»
1922	.....	1.301.056.746	»»
1923	.....	1.371.473.604	»»
1924	.....	1.510.297.427	»»
1925	.....	1.932.496.583	»»

De nombreuses raisons peuvent expliquer la rapidité avec laquelle la Tunisie est parvenue à prendre un tel essor : Il en a été ainsi parce que le Gouvernement métropolitain lui a concédé une indépendance dont aucune autre de nos colonies n'a joui. Le Protectorat est, en effet, le régime le plus économique, celui qui exige le moins de personnel européen et celui qui est le plus facilement accepté par les indigènes.

En outre, dans un pays neuf, où tout était à réorganiser ou à créer, l'Administration française s'est efforcée d'introduire dès le début les moyens les plus propres à développer les différentes branches de l'économie tunisienne. Par une législation bienveillante, grâce à des mesures particulièrement heureuses pour faciliter la colonisation, il en est résulté une amélioration très nette.

Cependant, ces différentes raisons ne sauraient expliquer entièrement cet état de choses, si l'on ne mentionnait le rôle important qu'ont joué dans la mise en valeur du territoire, les chemins de fer tunisiens. Les répercussions considérables que l'établissement de ces chemins de fer a provoqué en faisant naître le trafic, en détermi-

nant des courants commerciaux, en permettant la mise en valeur du sol, et en favorisant la colonisation, devaient transformer complètement la vie économique de la Tunisie.

Si l'on jette les yeux sur une carte de ce pays, l'on constate que toutes les grandes dépressions géographiques de la Régence sont aujourd'hui parcourues par des voies ferrées. Celles-ci, comme les grandes dépressions géographiques elles-mêmes, sont toutes dirigées du Sud-Ouest, c'est-à-dire des frontières de l'Algérie vers le Nord-Ouest, vers la mer et toutes aboutissent à un port. Ce sont du Nord au Sud, la ligne de Bizerte à Tabarka, celle de Nebeur à Bizerte, celle de Ghardimaou à Tunis et à Bizerte, celle de Kalaa-Djerda à Tunis, dont cinq embranchements desservent de nombreuses mines, celle d'Henchir-Souatir à Sousse, enfin, au Sud, la ligne de la Compagnie du Gafsa qui va de Metlaoui à Sfax et à Tozeur. Toutes ces lignes sont reliées les unes aux autres, au niveau de leurs aboutissements à la mer, par une ligne côtière qui, partant de Bizerte, touche successivement du Nord au Sud, Mateur, Tunis, Bir-bou-Rekba, Sousse, Sfax et Gabès. En résumé, aucun point du territoire n'est à plus de 20 kilomètres d'une ligne ferrée dans le Nord et à plus de 50 kilomètres dans le Centre et dans le Sud.

Sans doute, la Compagnie Bône-Guelma ne peut revendiquer, pour elle seule, le mérite d'avoir facilité la mise en valeur du sol tunisien : La Compagnie des Phosphates du Gafsa, dès 1895, en devenant concessionnaire des gisements de la région de Gafsa et en établissant une ligne de chemin de fer, qui reliait ces gisements à Gabès, a donné au Sud de la Tunisie une activité extrêmement

importante : toutefois dans son ensemble, il faut reconnaître que c'est la Compagnie Bône-Guelma, qui a le plus fait pour le développement du pays.

Ce fut l'agriculture qui bénéficia d'abord des nombreux avantages qui résultent du voisinage du chemin de fer. Des tracés judicieusement déterminés et traversant les fertiles régions de la Medjerdah et du Sahel allaient faciliter les relations de ville à ville et permettre un développement inattendu de l'exportation agricole. Les centres, comme Béja, Tunis, Zaghouan, Kairouan, desservis par la voie ferrée entrèrent dans une ère de prospérité nouvelle.

De cette époque, date la construction des ports de Bizerte, Tunis, Sousse, Sfax, Gabès, construction rendue nécessaire pour l'exportation du blé, de l'orge et des huiles d'olive. Il faut signaler, en outre, la plus-value que les domaines ont acquis grâce à l'ouverture de ces lignes. Dans les régions de Béja et de Mateur, le prix des terrains s'est beaucoup élevé et alors qu'aux environs de 1900 les terrains de Béja valaient 150 à 200 francs l'hectare, en 1913, ils valaient 1.000 francs. De même la région de Tunis et du Cap Bon, celle de Zaghouan, celle d'Enfida où des surfaces énormes avaient été acquises à vil prix, ont acquis une valeur très supérieure. En rendant possible la création de centres de colonisation sur des points où elle eut été difficile lorsque ce moyen de communication n'existait pas, les chemins de fer ont joué un rôle considérable dans le développement de l'agriculture.

En 1887, la superficie totale des propriétés rurales possédées par les Français n'était que de 284.000 hectares répartis entre 275 propriétaires. En 1897, cette superficie n'était encore que de 467.000 hectares partagés entre 943

propriétaires. En 1907, la superficie était de 677.000 hectares divisés entre 2.246 propriétaires. En 1912 enfin, la superficie atteignait 774.000 hectares, partagés entre 2.719 propriétaires. On voit que, de 1887 à 1912, le nombre des propriétaires est devenu huit fois plus grand, tandis que la superficie totale des propriétés a seulement triplé. De la multiplication des colons est résultée naturellement une transformation de l'aspect général du pays.

L'exemple de Mateur (1) donne une idée exacte de cette amélioration. En 1895, ce n'était qu'une simple bourgade arabe, presque séparée du reste de la Tunisie, dans le bled, et pour aller à Tunis il fallait emprunter des pistes. A cette époque, trois fermes distantes les unes des autres de 8 à 10 kilomètres jalonnaient cette plaine fertile mais non défrichée. Aujourd'hui, c'est une ville florissante, aux hôtels confortables, à la gare encombrée de marchandises, centre et rendez-vous d'une admirable région, peuplée de fermes et de colons et sillonnée de chemins de fer dont chaque station est devenue un centre de rayonnement français.

En 1887, l'Administration et la plupart des colons ne croyaient pas que le pays fut riche en mines. Il n'existait à cette époque que quatre mines concédées : les mines de plomb et de zinc de Djebba, concédées en 1876 à la Compagnie Bône-Guelma, qui les rétrocédait en 1900 à la Vieille-Montagne, les mines de plomb et de zinc du Djebel-Ressas, concédées en 1877 et les deux gîtes de fer des Nefzas et des Mechnas ; mais les difficultés de transports en rendaient l'exploitation extrêmement précaire.

Cependant, à la suite de la reconnaissance d'un banc

(1) DE LANESSAN : *La Tunisie*, 1917.

de phosphate tribasique de chaux, en 1885, dans la région de Gafsa et devant les remarquables résultats que donnait l'exploitation d'un pareil gisement, dès les débuts de la concession, de très nombreuses prospections eurent lieu, en différents points de la Tunisie, et le sous-sol se révéla extrêmement riche. Les demandes de permis de recherches qui n'atteignaient pas cinquante en 1895, dépassaient 1.800 en 1903 et de toutes parts les concessionnaires réclamaient des rails et des wagons.

La création par la Compagnie Bône-Guelma des lignes de Tunis à Kalaat-es-Senam, de Sousse à Henchir-Souatir, de Bizerte à Tabarka, de Mastouta à Nebeur allait permettre à ces différentes mines de se développer en leur fournissant un moyen de transport adapté à leur industrie. Il est certain que ces lignes n'auraient pas été construites aussi rapidement qu'elles le furent si les mines ne leur avaient assuré un débouché suffisant, car, en effet, pour la plupart d'entre elles, elles traversaient des régions désertiques qui ne permettaient pas d'envisager un trafic rémunérateur. C'est ainsi que pouvant, désormais, se relier à ces nouvelles voies ferrées soit directement, soit au moyen d'embranchements particuliers, en l'espace de quelques années, de nombreuses mines de plomb, de zinc, de fer ou des gisements de phosphates purent entreprendre une exploitation industrielle. De la longue étude très documentée, faite par M. de Lanessan dans son livre déjà cité, nous nous bornerons à en reproduire l'essentiel qui nous permettra d'avoir une idée de l'importance de la production de ces différentes mines.

Mines de plomb et de zinc

Mine de Djebba. — Production annuelle : 12.000 tonnes de minerais marchands.

Mine de Kanguet-Kef-Tout. — Production depuis l'origine jusqu'en 1915 : 90.000 tonnes de calamine, 30.000 tonnes de galène.

Mine de Sidi-Ahmed. — Production depuis le début jusqu'en 1915 : 53.000 tonnes de zinc, 20.000 tonnes de plomb.

Mine de Zaghouan. — Production depuis le début jusqu'en 1915 : 35.000 tonnes de calamine.

Mine d'El-Ahkout. — Production depuis l'origine jusqu'en 1915 : 13.500 tonnes de minerai de zinc et 3.250 tonnes de plomb.

Mine de Bou-Jaber. — Production depuis l'origine : 10.000 tonnes de minerai de zinc, 13.300 tonnes de plomb.

Mine de Sakiet-Sidi-Youssef. — Production depuis le début de l'exploitation : 50.000 tonnes de zinc, 30.000 tonnes de minerai de plomb.

Mine de Bazina. — 22.000 tonnes de minerai de plomb.

Mine de Sidi-Amor-ben-Salem. — Production annuelle : 8.000 tonnes de plomb.

Mine de Sidi-ben-Aouan. — Production annuelle : 6.000 tonnes de galène.

Mine de Kef-Chambi. — Production annuelle : 3.000 tonnes de galène.

En résumé pour la période qui va de 1892 à 1915 inclus, il a été exporté de ces différents gisements 550.000 tonnes de minerai de zinc et 471.000 tonnes de minerai de plomb représentant une valeur globale de plus de 200 millions.

Mines de fer

La puissance reconnue des mines de fer de la Régence a été évaluée à 26 millions de tonnes. C'est dire leur im-

portance et la place qu'elles occupent dans l'économie du pays. De très nombreuses mines sont situées dans le Nord et l'Ouest de la Tunisie, dont les plus remarquables sont :

La mine de Douaria, dont la production s'est élevée la première année de l'exploitation à 33.639 tonnes.

La mine de Slata, qui, depuis 1907 jusqu'en 1915, a fourni plus de 425.000 tonnes de minerai.

La mine de Djerissa enfin, la plus abondante de toutes, qui a extrait entre 1908 et 1914 près de 3 millions de tonnes de fer.

*Tonnage et valeur des minerais de fer
transportés de 1908 à 1925*

Années	Tonnage	Valeur
1908.....	97.500	1.280.000 fr.
1909.....	217.100	2.400.000 »
1910.....	365.800	4.400.000 »
1911.....	403.196	5.241.000 »
1912.....	478.381	6.219.083 »
1913.....	594.199	7.427.487 »
1914.....	529.170	7.408.380 »
1915.....	297.134	5.051.278 »
1916.....	500.935	9.016.830 »
1917.....	605.958	12.119.160 »
1918.....	445.022	12.238.105 »
1919.....	349.464	13.978.560 »
1920.....	406.280	16.251.200 »
1921.....	262.736	10.509.440 »
1922.....	553.755	24.918.975 »
1923.....	838.126	37.000.000 »
1924.....	797.680	38.000.000 »
1925.....	705.000	42.000.000 »

Gisements et Phosphates

On ne mentionnera que pour mémoire les riches gisements de la région de Gafsa, dans le sud tunisien, puis-

qu'ils sont exploités et transportés par la Compagnie de Gafsa. Il est cependant d'autres gisements en Tunisie qui n'ont pu être exploités que grâce aux voies ferrées de la Compagnie. Ce sont ceux d'Aïn-Moularès, de Kalaat-es-Senam, de Kef-Rebida et de Kalaa-Djerda.

PHOSPHATES DE CHAUX

Tonnage et valeur des produits transportés

Années	Tonnage transporté	Valeur des produits transportés	Provenance exclusive de la C ^{ie} de Gafsa
1899.....	63.513	1.836.008 35	
1900.....	171.298	3.748.122 50	
1901.....	178.047	4.074.582 13	
1902.....	263.503	5.359.694 20	
1903.....	352.089	6.529.206 80	
1904.....	455.797	8.194.748 33	
1905.....	521.165	9.465.936 60	
1906.....	785.000	17.399.000 »	
1907.....	1.059.732	23.165.741 »	
1908.....	1.300.543	28.416.864 55	
1909.....	1.299.985	28.404.672 25	
1910.....	1.334.263	28.353.808 »	
1911.....	1.592.130	35.026.860 »	
1912.....	1.882.329	43.000.000 »	
1913.....	2.071.772	45.522.234 »	
1914.....	1.395.600	32.099.000 »	
1915.....	1.170.000	26.910.000 »	
1916.....	1.041.200	26.030.100 »	
1917.....	676.600	23.680.860 »	
1918.....	862.494	25.874.820 »	
1919.....	1.075.214	48.384.630 »	
1920.....	1.357.000	115.345.000 »	
1921.....	1.467.364	73.366.820 »	
1922.....	2.117.650	116.470.750 »	
1923.....	2.338.000	128.000.000 »	
1924.....	2.391.000	120.000.000 »	
1925.....	2.537.000	139.500.000 »	

*Mines exploitées depuis 1893 et valeur des produits
exportés*

Années	Nombre de mines exploitées	Valeur du minerai exporté
1893.....	2	217.000 fr.
1894.....	4	620.000 »»
1895.....	4	563.000 »»
1896.....	5	470.500 »»
1897.....	7	877.600 »»
1898.....	9	1.270.100 »»
1899.....	10	2.141.000 »»
1900.....	11	1.880.000 »»
1901.....	13	1.753.000 »»
1902.....	13	2.286.000 »»
1903.....	17	2.906.000 »»
1904.....	21	5.806.000 »»
1905.....	25	6.788.600 »»
1906.....	29	8.038.376 »»
1907.....	30	8.383.000 »»
1908.....	32	8.770.000 »»
1909.....	32	8.860.000 »»
1910.....	32	7.835.000 »»
1911.....	39	15.721.000 »»
1912.....	35	20.550.000 »»
1913.....	40	19.765.000 »»
1914.....	37	15.552.000 »»
1915.....	25	11.897.000 »»
1916.....	26	30.423.750 »»
1917.....	30	31.831.095 »»
1918.....	35	29.220.275 »»
1919.....	40	24.915.775 »»
1920.....	40	40.128.875 »»
1921.....	34	22.446.715 »»
1922.....	36	44.033.555 »»
1923.....	50	79.425.000 »»
1924.....	58	97.715.000 »»
1925.....	78	119.000.000 »»

L'exploitation de ces différentes mines a nécessité un personnel extrêmement nombreux, et c'est de cette façon que les régions du Centre et de l'Ouest de la Tunisie particulièrement, se sont trouvées mises en valeur. On évaluait, avant la guerre, à plus de 15.000 personnes le nombre d'ouvriers qui travaillaient dans ces exploitations minières. De véritables villages se sont construits ainsi, autour de chacune de ces mines pour le logement des ouvriers européens et indigènes, avec des écoles, des économats, des infirmeries, des chapelles.

Grâce à l'exploitation des richesses du sous-sol, la Tunisie a connu une ère de prospérité remarquable, et il est impossible de ne pas être frappé de l'augmentation qui s'est produite dans le trafic des trois ports principaux de Tunis, de Sousse et de Sfax, de 1902 à 1912.

Le port de Tunis qui recevait ou envoyait plus de 450.000 tonnes de marchandises en 1902, avait un trafic quatre fois plus important en 1912. Le mouvement de marchandises du port de Sousse, qui ne représentait que 84.000 tonnes en 1907, atteignait 296.958 tonnes en 1912. Enfin, l'augmentation continue du port de Sfax est aussi nette : En 1898, le trafic s'élevait à 25.000 tonnes, il passe à 85.000 en 1899, à 500.000 en 1904, à 639.000 en 1905 pour s'élever à 1.398.000 tonnes en 1912.

Pour répondre aux besoins, ces différents ports durent être agrandis, transformés ; de grands hangars furent construits pour recevoir le minerai. Leur équipement et leur outillage plus modernes leur ont permis de faire face aux nouvelles conditions économiques. On voit par là les répercussions qu'a eue, sur l'ensemble du pays, l'industrie minière ; Elle a été rendue possible, nous l'avons vu, par les facilités de transports que procurait

la Compagnie Bône-Guelma. Mais cette Compagnie a fait davantage encore pour le développement des mines et pour ne citer qu'un exemple, on peut indiquer qu'elle n'a pas hésité parfois à abaisser ses tarifs pour leur permettre de continuer leur exploitation : ainsi, en 1909, la valeur des phosphates, s'étant abaissée de 50 centimes, atteignait en 1895 à 40 centimes, puis à 35 centimes par tonne, les mines de la Tunisie se trouvèrent en présence d'une crise qui fut ressentie surtout par celles du Centre. Pour éviter leur ruine, la Compagnie abaissait ses tarifs et redonnait à ses mines une nouvelle activité.

Sans doute, depuis la guerre, de nombreuses difficultés sont venues limiter le développement économique de la Tunisie. La crise a durement touché les entreprises minières, certaines d'entre elles ont été obligées de fermer. Cette situation ne saurait se prolonger trop longtemps et la Tunisie pourra alors utiliser complètement à nouveau l'excellent réseau ferré de la Compagnie.

Les chemins de fer tunisiens qui ont été, à l'origine, ainsi que le dit M. J. Lacour-Gayet (1), « le meilleur instrument de travail de la diplomatie française, sont devenus ainsi par la suite des chemins de fer miniers ». Cependant, ils ont également servi à assurer la sécurité de la Tunisie. Deux grandes lignes la relient à l'Algérie en deux points différents de la frontière : la ligne de la Medjerdah qui se continue vers Souk-Ahras et Guelma et la ligne de Tunis à Kalaa-Djerda qui se prolonge vers Tébessa. La ligne de Bizerte à Mastouta par Mateur permet en outre au port de Bizerte de recevoir en toute sécurité

(1) M. J. LACOUR-GAYET, *Etude sur la Compagnie Bône-Guelma*.

les renforts et le matériel que l'Algérie pourrait avoir à lui expédier.

Le rôle important de la Compagnie dans le développement économique de la Tunisie méritait d'être signalé. Il confirme pleinement la parole de M. Lanessan (1) : « Je « suis d'avis que le premier élément de colonisation et « le plus puissant moyen d'accroître la production d'un « pays, c'est de le doter le plus promptement que possible de voies de communication, et j'ajoute de voies de « communication rapides, autrement dit de chemins de « fer. »

En effet le chemin de fer doit être autre chose qu'une entreprise industrielle, son rôle ne se borne pas seulement à exploiter, il doit également faciliter la mise en valeur du pays et aider les industries.

Dans un pays neuf, comme la Tunisie, l'œuvre accomplie par la Compagnie a été considérable et ce qu'écrivait M. Burdeau (2) en 1892 au sujet de l'Algérie s'applique peut-être encore mieux pour la Régence : « Faites dresser une carte de chemins de fer de l'Algérie et une carte de la densité de la population européenne, vous constaterez qu'un chemin de fer constitue un véritable fleuve colonisateur qui charrie des colons et les dépose sur les berges. »

(1) DE LANESSAN : déjà cité.

(2) BERNARD : 1931.

CONCLUSIONS

Nous avons intitulé notre sujet : « Une expérience ferroviaire en Afrique du Nord. » Est-il bien utile de justifier semblable choix ? N'est-ce pas, au contraire, le jugement que l'on est tout naturellement conduit à porter en étudiant les différentes étapes par lesquelles la Compagnie Bône-Guelma est passée au cours de son existence ?

Et, en effet, on ne peut qu'être frappé des différents principes qui ont servi à l'élaboration des conventions de concession, suivant les époques. Soit à un moment, soit à un autre, l'on constate que toutes les modalités de concession, d'exploitation applicables à une entreprise de chemin de fer quelconque, la Compagnie Bône-Guelma les a connues.

Ainsi, certaines de ses lignes bénéficiaient d'une garantie d'intérêt, les autres, moins favorisées, ne devaient qu'à leur trafic la possibilité de lui donner des résultats normaux.

De même les unes étaient construites par les soins et aux frais de la Compagnie, alors que plus tard, le Gouvernement tunisien se chargeait de la construction.

Le mode d'exploitation même a varié depuis l'origine de la Compagnie : régime de concession basé sur le sys-

tème des dépenses réelles tout d'abord ; il ne tarda pas à être remplacé par le régime de concession basé sur le système du forfait. La guerre et l'après-guerre ont nécessité un régime spécial et complexe, puisque malgré le maintien théorique du système du forfait, la Compagnie exploitait suivant les règles de la régie. Depuis 1922, enfin, le régime de l'affermage remplace définitivement ce qui avait été précédemment établi.

De ce point de vue, l'on peut dire que l'Etat tunisien n'a commencé à acquérir une entière autonomie en matière ferroviaire et partant, n'a pu vraiment avoir une politique du chemin de fer, qu'à partir de l'année 1900 environ. Elle y est arrivée, à la suite des Conventions de 1902, 1910 et 1923, ce qui lui a permis de racheter les différentes lignes concédées à la Compagnie Bône-Guelma.

Ce résultat nous paraît mériter une observation ; il est nécessaire, en effet, d'émettre des réserves sur cette tendance générale à l'étatisation. La preuve est faite depuis longtemps qu'une entreprise industrielle quelle qu'elle soit ne trouve son véritable climat que si elle bénéficie de l'indépendance et de l'initiative qui sont, avec le risque pour contre-partie, les caractéristiques des exploitations privées.

Le reproche, qui pourrait être adressé au régime de l'affermage tel qu'il est appliqué en Tunisie, depuis la Convention du 22 juin 1922, est que le fermier, dispensé de tous les risques d'une mauvaise gestion, est insuffisamment incité à en avoir une bonne : sa rémunération est, en effet, principalement fonction des recettes, qui dépendent surtout de l'activité économique générale et trop peu de la réduction des dépenses, qu'elle

n'est, d'ailleurs, pas toujours libre, parce qu'étatisée, de comprimer, comme le ferait un industriel privé.

Sans doute, il était difficile, dès l'origine, de jeter les bases intangibles qui devaient permettre à la Compagnie d'exploiter ses différentes lignes jusqu'en fin de concession. On peut se demander toutefois si une mesure moins radicale que le rachat n'aurait pas aussi bien apporté au régime qui avait été institué primitivement toutes les modifications rendues nécessaires à la suite des difficultés survenues pendant et après la guerre.

Vu : *Le Président*,
JOSEPH-BARTHELEMY.

Vu : *Le Doyen*,
Edgard ALLIX.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLETY.

NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE

Rapports des Assemblées Générales de la Compagnie, de 1876 à 1936.

Rapports annuels de la Direction Générale des Travaux Publics de la Régence, de 1872 à 1936.

Rapport du Directeur Général des Travaux Publics sur les emprunts de chemins de fer, 1911.

LACOUR-GAYET (Jacques). — *Notes sur la Compagnie Bône-Guelma.*

— *Les chemins de fer tunisiens* (Revue des Deux-Mondes), 15 mai 1911.

COLSON. — *Economie Politique*, tome 6, Travaux Publics.

— *Annales des Ponts et Chaussées*, 1888.

VATIN. — *Les chemins de fer tunisiens*, Paris, 1902.

TUILIER. — *Régime des Chemins de fer algériens*, Paris, 1913.

BERNARD. — *Les chemins de fer algériens*, Paris, 1913.

MÉCHIN. — *Les chemins de fer du Maroc*, Paris, 1928.

LANESSAN (DE). — *La Tunisie*, 1917.

WADDINGTON. — *Le rôle de la diplomatie française dans la question tunisienne* (Rev. Politique et Parlementaire, avril et 10 mai 1934).

PELLETAN. — *Rapport de 1891 sur les garanties algériennes.*

M É D I T E R R A N É E



ANNEXES

DESIGNATION DES LIGNES	DATES DE CONCESSION	DATES DE MISE EN EXPLOITATION	LIGNES EXPLOITÉES	LIGNES EXPLOITÉES PAR GROUPES
<i>Réseau Algérien (ancien réseau)</i>				
Voie Normale :				
<i>Ligne Bône-Guelma</i>	10 mars 1875	1 ^{er} octobre 1876	k. m. c.	k. m. c.
Bône à Duvivier	16 octobre 1876	23 avril 1877	54.739,30	89.182,70
Duvivier à Guelma	»	23 août 1878	33.303,50	
Voies du port de Bône	»		1.139,90	
<i>Ligne Guelma-Kroubs</i>	11 janvier 1877			
Guelma à Hammam-Meskoutine	»	29 déc. 1878	19.536,66	
Oued Zenati au Kroubs	»	30 mars 1879	52.729,20	114.712,86
Hammam-Meskoutine à Oued Zenati	»	29 juin 1879	42.447,»	
<i>Ligne Duvivier-Souk-Ahras</i>	»	30 juin 1881	51.911,30	51.911,30
<i>Ligne Souk-Ahras-Sidi-el-Hemessi</i>	9 janvier 1882	29 sept. 1884	52.773,50	52.773,50
Voie étroite :				
<i>Ligne Souk-Ahras-Tébessa</i>	23 mai 1885	27 mai 1888	127.557,76	127.557,76
<i>Tramway Saint-Paul à Randon</i>	20 avril 1898	15 août 1899	11.402,50	11.402,50
<i>Réseau Tunisien (ancien réseau)</i>				
<i>Ligne de la Medjerdah</i>	8 mars 1877	24 juin 1878	33.458,55	
Tunis à Tebourba	»	»	1.431,75	
Embranchement Tunis-Marine	»	30 sept. 1878	31.949,23	
Tebourba à Medjez-el-Bab	»	30 déc. 1878	19.634,52	
Medjez-el-Bab à l'Oued Zargua	»	1 ^{er} sept. 1879	21.267,22	
Oued Zargua à Pont de Trajan	»	30 déc. 1879	47.957,23	
Pont de Trajan à Souk-el-Arba	»	30 mars 1880	38.841,55	
Souk-el-Arba à Ghardimaou	»			189.540,05
<i>A reporter</i>				637.080,67
				k. m. c. 447.540,62

ETAT GENERAL DES LIGNES AU 31 DECEMBRE 1914 (Suite II)

DESIGNATION DES LIGNES	DATES DE CONCESSION	DATES DE MISE EN EXPLOITATION	LIGNES EXPLOITÉES	LIGNES EXPLOITÉES PAR GROUPES	
				k. m. c.	k. m. c.
<i>Report.....</i>					k. m. c. 637,080,67
(Ghardimaou à la frontière.....	»	29 sept. 1884	5,483,29	5,483,29	5,483,29
Ligne Pont de Trajan à Béja (1).....	»	31 mars 1888	12,851,»	12,851,»	29,647,65
Ligne Tunis à Hammam-Lif (2).....	»	26 juin 1882	16,796,65	16,796,65	
<i>Nouveau Réseau Tunisien</i>					
Voie normale :					
Ligne Djedïda à Bizerte.....	12 octobre 1892	1 ^{er} nov. 1894	72,765,10	72,765,10	
Ligne Mateur à Tamera.....	15 février 1906	1 ^{er} juill. 1913	63,066,49	63,066,49	
Ligne Mateur à Nebeur.....	5 décembre 1907				
Mateur à Béja.....	»	15 nov. 1912	64,700,50		
Béja à Mastouta.....	»	5 janvier 1914	12,890,93	132,510,95	
Mastouta à Nebeur.....	»	1 ^{er} juin 1914	54,919,52		268,342,54
Voie étroite :					
Hammam-Lif à Sousse et Sfax et embranchements	12 octobre 1892				
Hammam-Lif à Grombalia.....	»	26 août 1895	21,966,90		
Grombalia à Nabeul.....	»	18 nov. 1896	37,574,45		
Sousse à Enfidaville.....	»	20 juin 1896	50,342,65		
Bir-bou-Rekba à Enfidaville.....	»	7 nov. 1896	40,233,10		
Embranchements de Menzel-bou-Zaffa.....	»	26 août 1895	13,548,30		
		15 avril 1898	50,432,15		
Kalaa-Srira à Kairouan.....	»	1 ^{er} oct. 1907	2,793,50	399,878,28	
Sousse à Moknine.....	»	15 avril 1899	47,564,50		
Moknine à Medhia.....	10 sept. 1904	15 sept. 1907	25,004,45		
Ouardenine à Sfax.....	20 déc. 1907	15 mai 1911	110,418,28		
Menzel-bou-Zelfa à Kelibia.....	20 déc. 1910	»	»		399,878,28
<i>A reporter.....</i>					
					1,340,432,43

(1) A dater du 1^{er} juillet 1919, l'embranchement de Béja au Pont de Trajan a été supprimé et remplacé par la section de Béja à Mastonta qui a été incorporée à la ligne de la Medjerdah.

(2) Cette ligne a été transformée en voie étroite depuis le 1^{er} mai 1899.

DESIGNATION DES LIGNES	DATES DE CONCESSION	DATES DE MISE EN EXPLOITATION	LIGNES EXPLOITÉES	LIGNES EXPLOITÉES PAR GROUPES	
				k. m. c.	k. m. c.
<i>Report.</i>					
Tunis à Pont du Fahs et embranchements.					
Tunis à Djebel-Djelloud.....	12 oct. 1892	1 ^{er} oct. 1899	3.610,64		
Tunis-Marine	8 juin 1906	2-15 août 1898	1.080,»		
Djebel-Djelloud à Zaghouna.....	12 oct. 1892	27 juin 1897	57.527,56		
Smindja à Pont du Fahs.....	»	10 déc. 1897	14.676,10		106.247,39
Tramway du Mornag.....	19 février 1898	1 ^{er} août 1899	12.588,48		
Bir-Kassa à La Goulette.....	8 juin 1906	25 sept. 1903	6.871,32		
Zaghouna à Bou-Ficha.....	20 déc. 1910	22 sept. 1909	9.893,29		
»	»	»			
Pont du Fahs à Kalaat-es-Senam et embranchements					
Pont du Fahs à Bau-Arada.....	7 octobre 1901	1 ^{er} août 1904	25.311,30		
Bou-Arada à Gafour.....	»	15 août 1904	31.605,50		
Gafour aux Salines.....	»	1 ^{er} août 1905	50.369,30		
Les Salines au Kef.....	»	1 ^{er} août 1905	30.879,60		265.183,45
Les Salines à Kalaat-es-Senam.....	»	27 déc. 1905	83.416,81		
Oued-Sarrath à Kalaa.....	»	1 ^{er} avril 1906	12.380,54		
Fedj et Tameur à Djerissa et Slata.....	8 juin 1906	1 ^{er} févr. 1909	31.220,40		
Ain-Ghrasesia à Henrich-Souatir					
Ain-Ghrasesia à Djilma.....	15 avril 1905	1 ^{er} janv. 1908	93.451,40		
Djelma à Sbeitla.....	»	15 juin 1908	28.577,92		
Sbeitla à Feriana.....	»	2 août 1909	68.412,62		246.593,29
Feriana à Heudin-Souatir.....	»	1 ^{er} déc. 1909	55.151,35		
			Total général....	617.024,13	1.340.432,43
					1.957.456,56

*Lettre de S. A. le Bey au Chargé d'Affaires de France,
datée du 11 Ramadan 1297 (17 août 1880)*

« L. S. — Nous avons reçu votre lettre du 15 août 1880 et nous avons compris les explications qu'elle renfermait. Or, nous confirmons à Votre Excellence que nous ne permettrons désormais à personne de construire de voie ferrée dans notre Royaume qu'après que la Compagnie française y aura renoncé. Nous remercions votre Gouvernement ami pour l'esprit de conciliation qu'il a montré en cette circonstance et nous remercions aussi Votre Excellence pour sa bonne entremise.

Ecrit par le pauvre devant Dieu, etc... »

Le Mouchir Pacha Bey,
possesseur du Royaume de Tunis
Pour traduction conforme :

Le premier Drogman de la République Française,
Signé : SAMMARIPA.

25 juillet 1882.

*Transfert au Gouvernement Français du Monopole de la
concession des chemins de fer faite à la Compagnie
Bône-Guelma.*

« Nous vous informons que nous avions par le passé déclaré par écrit à M. Roustan, à l'époque où il était chargé des affaires de votre illustre Gouvernement et par notre lettre du 11 Ramadan 1297, N° 2688, que nous ne permettrions à personne de construire de chemins de fer dans notre Régence qu'après que la Compagnie française aurait renoncé elle-même à le faire. Cette déclaration avait pour but de contenter votre Gouvernement ami et nous était dictée par nos sentiments d'affection pour lui. Nous voulions en même temps lui donner une preuve de nos bonnes dispositions à son égard. Nous avons jugé à propos aujourd'hui de donner un nouveau gage de notre affection continue pour le Gouvernement français et c'est pourquoi nous transportons ce privilège au nom du Gouvernement français notre ami, nous confiant pleinement en sa sollicitude, en sa sagesse et reconnaissant qu'il est plus apte que nous à discerner celle des compagnies qui conviendra le mieux pour l'exécution de travaux de cette nature. Nous en informons V. E. pour qu'Elle apprécie la somme de confiance et de considérations que nous accordons au Gouvernement de la République ».

Le T. C.,

Signé : SAMMARIPA.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	5
--------------------	---

PREMIERE PARTIE

HISTORIQUE DE LA COMPAGNIE, SON ORIGINE SON DEVELOPPEMENT ET SON ETAT ACTUEL

CHAPITRE PREMIER. — <i>La naissance du chemin de fer en Algérie</i>	9
CHAPITRE II. — <i>La ligne de Bône à Guelma</i>	15
CHAPITRE III. — <i>Le réseau de la Medjerdah et les premiers prolongements algériens</i>	19
CHAPITRE IV. — <i>Les dernières extensions en Algérie</i>	28
CHAPITRE V. — <i>Le développement du réseau tunisien de 1889-1902</i>	31
CHAPITRE VI. — <i>La Convention franco-tunisienne du 17 mars 1902 et les emprunts de 1902, 1907. La deuxième Convention franco-tunisienne du 15 mars 1910 et les emprunts de 1912, 1920...</i>	41
CHAPITRE VII. — <i>Les rachats Algérien et Tunisien</i>	51

DEUXIEME PARTIE

LES REGIMES ADMINISTRATIF ET FINANCIER DE LA COMPAGNIE. RESULTATS D'EXPLOI- TATION ET LEURS CONSEQUENCES	57
CHAPITRE PREMIER. — <i>Régime administratif et financier du réseau algérien ainsi que des lignes de la Medjerdah et du T. G. M.</i>	59
CHAPITRE II. — <i>Régime administratif et financier du nouveau réseau tunisien</i>	68
CHAPITRE III. — <i>Situation générale de la Compa- gnie de 1875 à 1910 inclus</i>	76
CHAPITRE IV. — <i>Résultats d'exploitation de la Compagnie d'après le régime du forfait</i>	86
SECTION I. — Exposé théorique du sys- tème du forfait	86
SECTION II. — Résultats d'exploitation du réseau algérien. Conséquences de l'ap- plication du forfait : le rachat	91
SECTION III. — Résultats d'exploitation des lignes tunisiennes. Conséquences de l'application du forfait : le rachat.	105
CHAPITRE V. — <i>Le Régime actuel. La Convention du 22 juin 1922</i>	120

TROISIEME PARTIE

CHAPITRE PREMIER. — <i>Rôle de la Compagnie dans l'établissement du Protectorat</i>	131
CHAPITRE II. — <i>Rôle de la Compagnie dans le dé- veloppement économique de la Tunisie</i>	136
CONCLUSIONS	151
NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE	155
ANNEXES	157

